ΤΕΥΧΟΣ 17ο ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ/ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2010

ΔΙΑΚΛΑΔΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΑΝΩΤΑΤΗΣ ΔΙΑΚΛΑΔΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΔΙΑΚΛΑΔΙΚΗ Επιθεώρηση

ΑΔΙΣΠΟ

- Λαθρομετανάστευση
- Σύγχρονη Πειρατεία



Το Φαινόμενο της Άτυπης Μετανάστευσης - “Λαθρομετανάστευσης” στην Ελλάδα: Ποιοτικά και Ποσοτικά Δεδομένα

Εισήγηση του Δανιήλ Εσδρά, Διευθυντή Γραφείου Ελλάδας του Διεθνούς Οργανισμού Μετανάστευσης

Ο ΔΟΜ είναι ένας Διεθνής Διακυβερνητικός Οργανισμός με έδρα τη Γενεύη της Ελβετίας. Ο ΔΟΜ ιδρύθηκε το 1951, στον απόηχο του Β’ Παγκοσμίου Πολέμου, για να αντιμετωπίσει θέματα μετανάστευσης και επαναπατρισμού προσφύγων και εσωτερικά εκτοπισμένων πληθυσμών στην Ευρώπη. Στην Ελλάδα, η οποία αποτελεί ιδρυτικό μέλος, λειτουργεί Αποστολή του ΔΟΜ από το 1952, βάσει Σύμβασης που έχει υπογραφεί με την Ελληνική Κυβέρνηση.

Ο Διεθνής Οργανισμός Μεταναστεύσεως υπερασπίζεται την αρχή πως "μόνο μέσω της ανθρωπιστικής και οργανωμένης μετανάστευσης μπορούν να ωφεληθούν τόσο οι μετανάστες, όσο και η ευρύτερη κοινωνία". Ο ΔΟΜ σήμερα αριθμεί 127 Κράτη - Μέλη, 440 Γραφεία και υλοποιεί 2.030 προγράμματα. Ο Οργανισμός βοηθά τις κυβερνήσεις κρατών και μεμονωμένα άτομα στη λύση των μεταναστευτικών προβλημάτων μέσα από τις ακόλουθες κατηγορίες προγραμμάτων:

α. ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
(μετανάστευση και οικονομική/κοινοτική ανάπτυξη, εκπαίδευση στελεχών κ.α.)

β. ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ
(παροχή υπηρεσιών επιστροφής στους μετανάστες και τις κυβερνήσεις, καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων κ.α.)

γ. ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑ
(παροχή υπηρεσιών υγεία κατά το ταξίδι, προαγωγή της υγείας κ.α.)

δ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΥ
(ανθρωπιστικά και κοινωνικά προγράμματα κ.α.)

ε. ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΟΝΤΑΣ ΤΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ
(μετανάστευση για εργασία, ενσωμάτωση μεταναστών κ.α.)

στ. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΛΗΘΥΣΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΡΙΣΕΩΝ
(υπηρεσίες μετεγκατάστασης, υπηρεσίες επιστροφής κ.α.)

ζ. ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ, ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ
(θέματα πολιτικής, έρευνας κ.α.)

Η Διάσταση του Μεταναστευτικού και Προσφυγικού Φαινομένου Παγκοσμίως

Σύμφωνα με έρευνες, εκτιμάται ότι ο σημερινός αριθμός των μεταναστών, σε παγκόσμια κλίμακα, ξεπερνά τα διακόσια εκ. πρόσωπα. Οι μετανάστες αποτελούν το 3% του παγκόσμιου πληθυσμού και εάν ομαδοποιούσαμε όλους τους μετανάστες θα μπορούσαν να αποτελέσουν την πέμπτη πιο πυκνοκατοικημένη περιοχή στον κόσμο. Οι γυναίκες συνθέτουν το 49,6% των μεταναστών. Οι μη νόμιμοι μετανάστες παγκοσμίως είναι, κατά προσέγγιση, 20 με 30 εκ. Το 2007 εκτιμάται ότι υπήρχαν 26 εκ. πρόσφυγες - εσωτερικά εκτοπισμένοι πληθυσμοί σε τουλάχιστον 52 χώρες, ως αποτέλεσμα εμφύλιων συρράξεων. Για το ίδιο έτος εκτιμάται ότι ο παγκόσμιος πληθυσμός προσφύγων έφτασε τα 11,4 εκ. πρόσωπα.



Δημογραφικά Στοιχεία των Μεταναστών στην Ελλάδα

Σύμφωνα με την Απογραφή του 2001, της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος, ο αριθμός των αλλοδαπών στη χώρα ήταν 762.191 άτομα. Σύμφωνα με το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών, το 2005 ο αριθμός των μεταναστών στην Ελλάδα ήταν 937.677, με τις γυναίκες να υπερτερούν έναντι των αντρών της τάξεως του 55,6%. Γενικά η αναλογία του φύλου των μεταναστών παρουσιάζει ισορροπία σε κάποιες εθνικότητες και σε άλλες φαίνεται να υπάρχει μια δυσαναλογία. Ενδεικτικά, αναφέρουμε ότι οι άντρες υπερτερούν έναντι των γυναικών στις εθνικότητες των Πακιστανών, Μπαγκλαντεσιανών και Ινδών και οι γυναίκες υπερτερούν έναντι των αντρών στις εθνικότητες των Ουκρανών, Φιλιππινέζων και Μολδαβών μεταναστών. Σύμφωνα με τη Eurostat, το 2006 οι μετανάστες ήταν 884.000, καλύπτοντας το 7,9% επί του συνολικού πληθυσμού της χώρας.

Εννοιολογικοί Προσδιορισμοί

Ποιά είναι η έννοια της άτυπης μετανάστευσης - "λαθρομετανάστευσης"

Πρόκειται για τη μετακίνηση, η οποία λαμβάνει χώρα πέρα από τους κανόνες - νόμους των χωρών αποστολής, διέλευσης και υποδοχής. Ωστόσο, δεν υπάρχει ένας καθαρά και οικουμενικά αποδεκτός προσδιορισμός του όρου.

Από την οπτική των χωρών προορισμού, η άτυπη μετανάστευση, αναφέρεται στην παράνομη είσοδο, παραμονή ή εργασία στη χώρα, εννοώντας ότι ο μετανάστης δεν έχει την απαραίτητη θεώρηση εισόδου για να εισέλθει, να μένει ή να εργαστεί στη χώρα αυτή.

Από την οπτική των χωρών αποστολής, η άτυπη μετανάστευση, αφορά τις περιπτώσεις όπου ένα άτομα περνά τα διεθνή σύνορα δίχως ισχύοντα ταξιδιωτικά έγγραφα ή δεν πληρεί τις διοικητικέ προϋποθέσεις για να αναχωρήσει από τη χώρα.

Γενικά, η "λαθρομετανάστευση" αφορά το "παράνομο" λαθραίο πέρασμα ανθρώπων σε ένα Κράτος και δε θα πρέπει να συγχέουμε τον όρο αυτόν με την παράνομη διακίνηση και εμπορία ανθρώπων, η οποία προϋποθέτει τα στοιχεία της εκμετάλλευσης, του εξαναγκασμού ή της παραβίασης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.



Τα Ποιοτικά Δεδομένα της Άτυπης Μετανάστευσης - "Λαθρομετανάστευση" στην Ελλάδα

Η χώρα μας κατά τη διάρκεια των τελευταίων δέκα ετών έρχεται αντιμέτωπη με έναν μεγάλο αριθμό μη νόμιμων μεταναστών από την

Ανατολική, νότιο-ανατολική Ευρώπη και κυρίως από τις αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας και της Αφρικής.

Εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης, στα νότιο-ανατολικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και της "απωθητικής" κοινωνικοοικονομικής κατάστασης των αναπτυσσόμενων κρατών προέλευσης, η Ελλάδα αποτελεί "πόλο έλξης" μη νόμιμων μεταναστών.

Οι περιοχές εισόδου των μη νόμιμων μεταναστευτικών ρευμάτων είναι: α) τα ελληνοαλβανικά σύνορα, β) τα ελληνοτουρκικά σύνορα (διά μέσου είτε των θαλάσσιων, είτε των βορειοανατολικών χερσαίων συνόρων της χώρας). Πρόκειται κυρίως για υπηκόους που προέρχονται από τις αναπτυσσόμενες Ασιατικές (Αφγανιστάν, Ιράκ, Ιράν κ.α) και Αφρικανικές χώρες (Μαρόκο, Σουδάν, Νιγηρία κ.α.)

Η Ελλάδα έχει υπογράψει Συμφωνίες Επανεισδοχής με την Αλβανία και την Τουρκία. Ωστόσο, η τελευταία δεν τηρεί τους όρους της συμφωνίας αυτής.

Η υλοποίηση υποχρεωτικών επιστροφών από το Κράτος (απελάσεις) παρουσιάζουν μια σειρά από προβλήματα, μεταξύ των οποίων είναι:

α. Η απουσία απ’ ευθείας αεροπορικής σύνδεσης με κάποιες χώρες (π.χ. Αφγανιστάν) ή πολλές φορές η απουσία ταξιδιωτικών εγγράφων (διαβατηρίων) που αποδεικνύουν την υπηκοότητα των μη νόμιμων αλλοδαπών στη χώρα

β. Σε περιοχές που πλήττονται από εμφύλιες συρράξεις γίνεται αδύνατη η επιστροφή των μη νόμιμα μεταναστών στην Ελλάδα

γ. Δεν έχουν υπογραφεί Συμφωνίες Επανεισδοχής με τις χώρες προέλευσης των μη νόμιμα διαμενόντων αλλοδαπών ή όπου έχουν διαμορφωθεί, στην περίπτωση με την Τουρκία, δεν εφαρμόζονται οι όροι της Συμφωνίας

δ. Ένας αριθμός των μη νόμιμα αλλοδαπών που έχουν υποχρεωτικά επιστρέψει στις πατρίδες τους (π.χ. Αλβανία) έρχονται μετά από λίγο χρονικό διάστημα και πάλι στην Ελλάδα (με μη νόμιμο καθεστώς εισόδου και παραμονής)

ε. Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός απορριφθέντων αιτούντων άσυλο, οι οποίοι παραμένουν μη νόμιμα στο ελληνικό έδαφος κ.α.

Τα Ποσοτικά Δεδομένα της Άτυπης Μετανάστευσης - "Λαθρο-μετανάστευσης" στην Ελλάδα

Ο προσδιορισμός του αριθμού των μεταναστών που διαμένουν "παράνομα" στην Ελλάδα είναι εξαιρετικά δύσκολος. Εντούτοις, οι "παράνομοι" μετανάστες αφήνουν ίχνη στην ελληνική κοινωνία, από τα οποία δύναται να αντληθούν πληροφορίες για τον αριθμό τους. Αυτά μπορεί να είναι είτε τα στοιχεία της Αστυνομίας σχετικά με τις συλλήψεις και απελάσεις αλλοδαπών που βρίσκονται στη χώρα μη νόμιμα, είτε τα στοιχεία της έρευνας οικογενειακών προϋπολογισμών της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος, είτε τα στοιχεία από την Τρίτη νομιμοποίηση του Ν.

3386/2005, είτε ακόμα και εκτιμήσεις από τους συλλόγους των μεταναστών.

Στα πλαίσια του Προγράμματος ΑΙΝΕΙΑΣ, του οποίου εταίρος είναι και ο Διεθνής Οργανισμός Μεταναστεύσεως, δημοσιεύθηκε από το ΙΜΕΠΟ μια μελέτη με τίτλο Εκτίμηση του ΄Όγκου των Αλλοδαπών που Διαμένουν Παράνομα στην Ελλάδα, Αθήνα 2008. Σε συνέχεια επεξεργασίας των ποσοτικών στοιχείων της έρευνας παραθέτουμε τον ακόλουθο πίνακα:

Πηγή Δεδομένων	Ελάχιστος Αριθμός	Μέγιστος Αριθμός	Μέσος Όρος
Γενική Γραμματεία Δημόσιας Τάξης – Συλλήψεις και Απελάσεις Αλλοδαπών	160.938	257.866	209.402
Εκτιμήσεις από Συλλόγους Μεταναστών	226.000	-	-
Υπ. Εσωτερικών, Τρίτη Νομιμοποίηση (2005)	270.000	-	-
ΕΣΥΕ (2006)	224.835	-	-

Ακολουθούν πίνακες σχετικά με τους συλληφθέντες "λαθρομετανάστες" και διακινητές, ανά περιοχή σύλληψής τους, υπηκοότητα όπως και σχετικά με τους απελαθέντες αλλοδαπούς.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΛΛΗΦΘΕΝΤΩΝ ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ ΓΙΑ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΕΙΣΟΔΟ & ΠΑΡΑΜΟΝΗ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΤΩΝ ΑΠΟ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

ΕΤΟΣ	ΣΥΛΛΗΦΘΕΝΤΕΣ ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ	ΣΥΛΛΗΦΘΕΝΤΕΣ ΔΙΑΚΙΝΗΤΕΣ
2006	95.239	994
2007	112.364	1.421
2008	146.337	2.211
Α' 8ΜΗΝΟ 2009	81.777	1.081

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΛΛΗΦΘΕΝΤΩΝ ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ ΓΙΑ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΕΙΣΟΔΟ & ΠΑΡΑΜΟΝΗ, ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗ, ΑΠΟ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

ΠΕΡΙΟΧΕΣ / ΕΤΗ	2008	Α' 8ΜΗΝΟ 2009
ΕΛΛΗΝΟ-ΑΛΒΑΝΙΚΗ ΜΕΘΟΡΙΟ	39.267	24.498
ΕΛΛΗΝΟ-ΣΚΟΠΙΑΝΗ ΜΕΘΟΡΙΟ	3.459	1.633
ΕΛΛΗΝΟ-ΒΟΥΛΓΑΡΙΚΗ ΜΕΘΟΡΙΟ	1.795	779
ΕΛΛΗΝΟ-ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΧΕΡΣΑΙΑ ΣΥΝΟΡΑ	14.461	5.634
ΕΛΛΗΝΟ-ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΝΟΡΑ	30.149	17.107
ΚΡΗΤΗ	2.961	2.101
ΛΟΙΠΗ ΧΩΡΑ	54.245	30.025
ΣΥΝΟΛΟ	146.337	81.777

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΛΛΗΦΘΕΝΤΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΤΩΝ ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ, ΑΝΑ ΥΠΗΚΟΟΤΗΤΑ, ΑΠΟ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ Α' 8ΜΗΝΟ 2009

Α/Α	ΥΠΗΚΟΟΤΗΤΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΣΥΛΛΗΦΘΕΝΤΩΝ
1	ΑΛΒΑΝΙΑ	340
2	ΕΛΛΑΔΑ	232
3	ΤΟΥΡΚΙΑ	123
4	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	80
5	ΙΡΑΚ	75
6	ΑΦΓΑΝΙΣΤΑΝ	29
7	ΓΕΩΡΓΙΑ	25
8	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	18
9	ΣΥΡΙΑ	16
10	ΠΑΛΑΙΣΤΙΝΗ	16
11	ΆΛΛΕΣ (π.χ. ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΣΟΜΑΛΙΑ, ΜΑΡΟΚΟ)	127

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΕΛΑΘΕΝΤΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ, ΑΝΑ ΥΠΗΚΟΟΤΗΤΑ, Α' 4ΜΗΝΟ 2009

Α/Α	10 ΚΥΡΙΕΣ ΥΠΗΚΟΟΤΗΤΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΕΛΑΘΕΝΤΩΝ
1	ΑΛΒΑΝΙΑ	4.229
2	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	90
3	ΤΟΥΡΚΙΑ	88
4	ΑΦΓΑΝΙΣΤΑΝ	55
5	ΓΕΩΡΓΙΑ	46
6	ΙΡΑΚ	44
7	ΠΓΔΜ	33
8	ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΣΕΡΒΙΑΣ	29
9	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	28
10	ΟΥΚΡΑΝΙΑ	24

Οι Προτάσεις του ΔΟΜ Ελλάδος

Για τη διαχείριση των μεταναστευτικών ροών και την αντιμετώπιση του φαινομένου της άτυπης μετανάστευσης στην Ελλάδα, η Ελληνική Αποστολή του Διεθνούς Οργανισμού Μεταναστεύσεως προτείνει τα ακόλουθα:

α. Εφαρμογή Μοντέλου Υποδοχής & Διαχείρισης μεταναστευτικών εισροών στα σημεία εισόδου - "screening" (π.χ. Σάμος, Λέσβος)

β. Παραγωγή και Διανομή στα αρμόδια στελέχη ενός Γλωσσάριου επικοινωνίας με τους μετανάστες (σε 16 γλώσσες)

γ. Υλοποίηση Προγράμματος Επικουρούμενων Εθελοντικών Επαναπατρισμών και Δράσεων Επανένταξης στις χώρες προέλευσης

δ. Υλοποίηση Αναπτυξιακών Προγραμμάτων για τη σύνδεση Μετανάστευσης και Ανάπτυξης.

"Η παράνομη Διακίνηση Λαθρομεταναστών στην ΕΕ, ως Μορφή Οργανωμένου Εγκλήματος"

Εισήγηση του Πχου Νικολάου Δενιόζου ΛΣ Οικονομολόγου -Περιφερειολόγου M.Sc. Δρ. Πανεπιστημίου Αιγαίου

Γενικά



Είναι γεγονός ότι τα γεωπολιτικά δρώμενα στον πλανήτη μας επηρεάζονται πλέον και από τις νέες μορφές απειλών που βρίσκουν πεδίο εφαρμογής σε διεθνικές εγκληματικές δραστηριότητες, οι οποίες με την σειρά τους διευκολύνονται σε πολύ μεγάλο βαθμό από την παγκοσμιοποίηση. Μια μορφή οργανωμένου εγκλήματος αποτελεί και το φαινόμενο της διακίνησης των λαθρομεταναστών αφού αφενός μεν έχει καταδειχθεί η σχέση του οργανωμένου εγκλήματος με τις οργανώσεις που διακινούν παράνομα μετανάστες, αφετέρου δε, λόγω του συγκεκριμένου προβλήματος έχουν αναληφθεί μια σειρά πρωτοβουλιών και ενεργειών στην ΕΕ προκειμένου να καταπολεμηθεί το συγκεκριμένο πρόβλημα. Έτσι τα σημαντικότερα στοιχεία που συνθέτουν το όλο φάσμα των απειλών υπό το νέο πρίσμα της διεθνούς ασφάλειας, από την παράνομη διακίνηση λαθρομεταναστών που λαμβάνει χώρα σ' ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, είναι:

Το οργανωμένο έγκλημα



Η απάτη που γίνεται σχετικά με τα πλαστά έγγραφα που είναι απαραίτητα για την διακίνηση των λαθρομεταναστών. Η εμπλοκή του οργανωμένου εγκλήματος και η διαφθορά διευκολύνουν αυτές τις ενέργειες.

Ο συνοριακός έλεγχος

Πολλά από τα σύνορα τόσο στις χώρες προέλευσης όσο και σ' αυτές του προορισμού δεν επιτηρούνται επαρκώς με αποτέλεσμα η είσοδος των λαθρομεταναστών δεν μπορεί να αποφευχθεί.

Η διεύρυνση της ΕΕ

Τα υπό ένταξη κράτη αποτελούν

χώρες προέλευσης και διέλευσης.

Διαφθορά

Η ευρέως διαδεδομένη διαφθορά κρατικών λειτουργών διευκολύνει την παράνομη διακίνηση προσώπων υποδαυλίζοντας τις όλες προσπάθειες για να προληφθεί κάτι τέτοιο.

Το Laissez faire

Λιγότερο αυστηροί έλεγχοι των επιβατών που διέρχονται από ένα Κ-Μ της ΕΕ αεροπορικώς, ή αφικνούνται αεροπορικώς από άλλο Κ-Μ της ΕΕ, έχει αρνητικά αποτελέσματα στο περιορισμό του φαινομένου.

Μη καταγεγραμμένοι πληθυσμοί

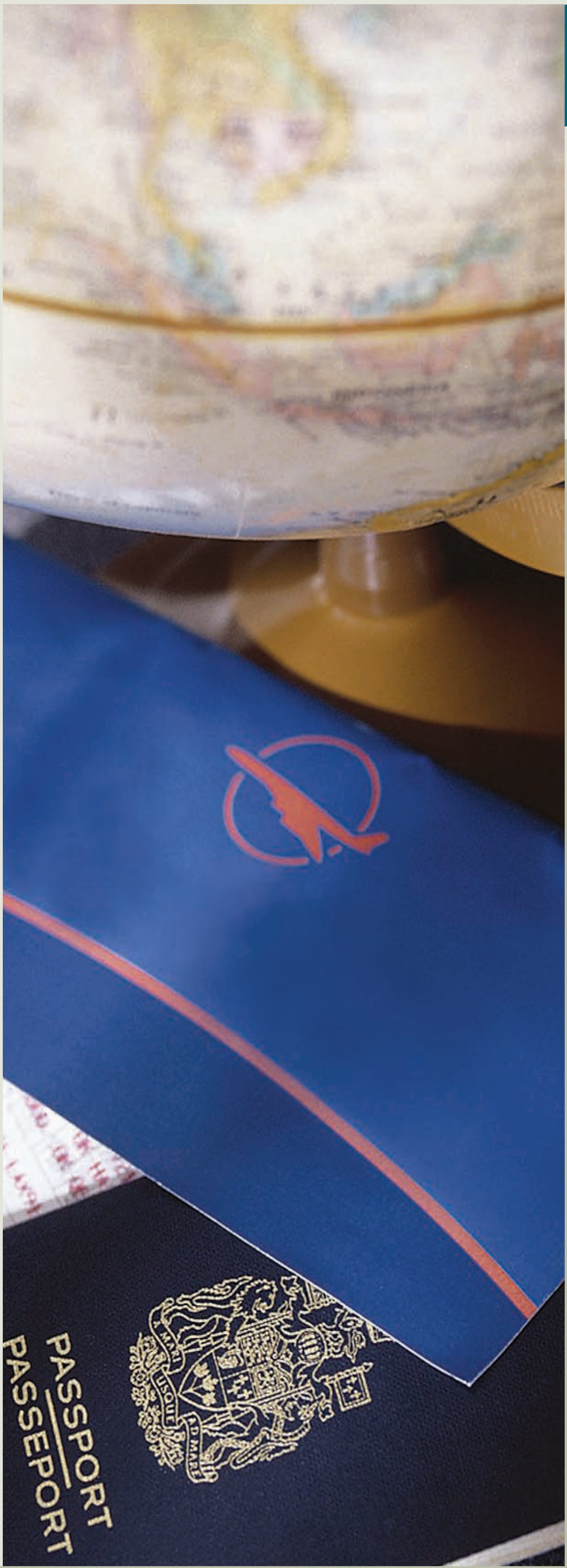
Η νομοθεσία επιτρέπει την ελεύθερη διακίνηση ατόμων μεταξύ των Κ-Μ της ΕΕ, πράγμα που κάνει δυνατή τη χρησιμοποίηση των ίδιων εγγράφων πιστοποίησης ταυτότητας, συγχρόνως από περισσότερα από ένα άτομο. Ακόμη ένα άτομο μπορεί να έχει διαφορετικές ταυτότητες σε διαφορετικά Κ-Μ. Η ύπαρξη οιονδήποτε τέτοιων συμβάντων ευρείας κλίμακας, θα μπορούσε μακροπρόθεσμα να αποσταθεροποιήσει την εσωτερική ασφάλεια των Κ-Μ της ΕΕ.

Ο φόβος των θυμάτων

Ο πραγματικός φυσικός κίνδυνος ότι οι λαθρομετανάστες θα εντοπισθούν, τους κάνει απρόθυμους να συνεργάζονται με τις διωκτικές αρχές στις προσπάθειες των τελευταίων κατά των εγκληματιών που διευκόλυναν την είσοδο τους.

Η αφέλεια των θυμάτων

Η συνεχής επιθυμία των θυμάτων να πιστεύουν στις υποσχέσεις για καλύτερες συνθήκες ζωής στον πλούσιο δυτικό κόσμο, αποτελεί πλεονέκτημα για τους διακινητές λαθρομεταναστών.



Η αφάνεια των θυμάτων

Από την στιγμή που βρίσκονται υπό εκμετάλλευση στις χώρες προορισμού τα θύματα της λαθρομετανάστευσης, είναι άγνωστα στο ευρύ κοινό και διαφεύγουν της προσοχής των Αστυνομικών Αρχών.

Από τα παραπάνω εκτεθέντα θεωρούμε ότι η παράνομη διακίνηση λαθρομεταναστών ως μορφή του διεθνικού οργανωμένου εγκλήματος διαμορφώνει ένα γεωπολιτικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αναπτύσσονται δυναμικές και πρότυπα τόσο γεωοικονομικά όσο και γεωστρατηγικά, που συνθέτουν μια "μη στρατιωτική πλευρά ασφαλείας" στο χώρο της ΕΕ. Το γεγονός αυτό αποτελεί "ασύμμετρη απειλή" που υπονομεύει την ισχύ του ενιαίου γεωγραφικού, πολιτικού και οικονομικού χώρου της ΕΕ.





Λαθρομετανάστευση, Μαζική Μετανάστευση και Ασφάλεια

Εισήγηση του κ. Ηλία Ηλιόπουλου Ιστορικού - Πολιτικών Επιστήμων,
Διδάκτωρ Λουδοβικείου-Μαξιμιλιανείου Πανεπιστημίου Μονάχου
Καθηγητή ΣΕΘΑ, ΑΔΙΣΠΟ, ΣΕΑ, ΣΠΑ, ΣΔΕΠΝ, Αναλυτή Αμυντικής Πολιτικής

Η εξασφάλιση της συνεχούς ανεξαρτήτου και ασφαλούς υπάρξεως των κρατών αποτελεί πρώτιστο σκοπό εκείνων που φέρουν την ευθύνη της λήψεως αποφάσεων για το παρόν και το μέλλον.

Η πολιτική δράση των ιθυνόντων για την εξυπηρέτηση του προαναφερθέντος σκοπού, συνιστά την Πολιτική Εθνικής Ασφαλείας. Ειρήσθω εν παρόδω ότι επί των ημερών μας έχει καταστεί διεθνώς αποδεκτό ότι η Πολιτική Εθνικής Ασφαλείας (National Security Policy) υπερβαίνει τα στενά όρια της Αμυντικής Πολιτικής και περιλαμβάνει το σύνολο των κρατικών ενεργειών που αποσκοπούν στην έγκαιρη και επαρκή διάθεση των καταλλήλων μέσων, διά των οποίων ικανοποιείται το αίτημα ασφαλείας ενός Έθνους και αποσοβείται κάθε άμεσος και ορατός κίνδυνος αλλά και κάθε λανθάνουσα απειλή κατά των Εθνικών Συμφερόντων.

Επομένως, στην Πολιτική για την Εθνική Ασφάλεια εμπίπτει η σχεδίαση μιας Πολιτικής Εθνικής Συνοχής (Situational Security Policy, κατά Huntington), η οποία αποβλέπει στην πρόληψη ενδεχομένης διαβρώσεως (erosion) της Εθνικής Ασφαλείας από τάσεις και μεταβολές κοινωνικής, οικονομικής, δημογραφικής και οικολογικής φύσεως, οι επιπτώσεις και παρενέργειες των οποίων εκδηλώνονται σε βάθος χρόνου, καθώς επίσης, συναφώς, και η σχεδίαση μιας Πολιτικής Εσωτερικής Ασφαλείας (Internal Security Policy, κατά Huntington), η οποία αποσκοπεί στην αποσόβηση της υπονομεύσεως (subversion) της Εθνικής Ασφαλείας εκ των έσω.



Σήμερα, κατά την εκτίμηση εγκύρων αναλυτών, η Μαζική Μετανάστευση / Λαθρομετανάστευση απειλεί τα Κράτη με τους εξής τρόπους:

α) εισαγωγή πάσης φύσεως εθνοπολιτισμικών (ethnocultural) - εθνοφυλετικών/θρησκευτικών - διενέξεων και αντιμαχιών, δυναμένων να κλιμακωθούν

σε ευθείες και άμεσες απειλές κατά της Εθνικής Ασφαλείας (π.χ. τέλεση τρομοκρατικών ενεργειών),

β) σταδιακή υπονόμευση της εθνικής και κοινωνικής συνοχής καθ' όσον η Μαζική Μετανάστευση απειλεί τα κεκτημένα επίπεδα ευημερίας και κοινωνικής προνοίας ενός Έθνους (ενώ, απ' εναντίας, όταν η είσοδος μεταναστών γίνεται υπό έλεγχον και βάσει σαφώς ορισθέντων και αυστηρώς τηρου-μένων ποιοτικών κριτηρίων μπορεί να συμβάλει στην ενίσχυση της Εθνικής Οικονομίας). Περαιτέρω, η ΜΜ διαβρώνει την εθνική και κοινωνική συνοχή διά του σχηματισμού παραλλήλων κοινωνιών (γκετ-τοποίηση) με συνέπειες την διάρρηξη του κοινωνικού ιστού, την ανατροπή κρισίμων για την Εθνική Ασφάλεια δημογραφικών - ανθρωπογεωγραφικών ισορροπιών και την εμφάνιση, μακροπροθέσμως, εσωτερικών εθνοτικών /πολιτισμικών διενέξεων,



γ) ανεξέλεγκτη δράση στοιχείων του Διεθνούς Οργανωμένου Εγκλήματος, της Διεθνούς Ναρκω-Τρομοκρατίας (narcoterrorism), της Διεθνούς Διακινήσεως γυναικών και ανηλίκων κ.λ.π..,

δ) απειλή κατά της δημοσίας υγείας με την εισαγωγή εντός μιας χώρας νέων ή αγνώστων μέχρι τούδε νοσημάτων ή ιών, ή την επανεμφάνιση ασθενειών που εθεωρούντο από μακροτάτου χρόνου ως εκλιπούσες.

Εν προκειμένω, πρέπει ευθαρσώς να λεχθεί ότι ξενίζει το γεγονός ότι οι εξελίξεις αυτές δεν φαίνεται να ανησυχούν τους Έλληνες πολιτικούς, ακόμη ολιγώτερο δε την πλέουσα σε πελάγη "πολυπολιτισμικής" μακαριότητος "ακαδημαϊκή διανόηση" και τα ΜΜΕ. Αντιθέτως, η συνέχιση της κατασκευής, εκ του μη όντος, συμπαγών εθνοπολιτισμικών μειονοτήτων εντός της εθνικής επικρατείας - μειονοτήτων εμφορούμενων μάλιστα από εξόχως ανεπτυγμένη ισλαμική ή εθνική αυτοσυνειδησία - εξακολουθούσε να αντιμετωπίζεται, επί είκοσι χρόνια και ως το καλοκαίρι του 2009, τουλάχιστον, με αδιαφορία και πάντοτε εντός του (απαγορευτικού για κάθε επί της ουσίας συζήτηση) πλαισίου της "political correctness". Έτσι - σε μία περίοδο κατά την οποία χώρες παραδοσιακώς θεωρούμενες ως λαμπρά υποδείγματα "tolerance" και ιδιαιτέρως επιρρεπείς σε τολμηρούς κοινωνικούς πειραματισμούς αισθάνονται υποχρεωμένες, εκ των πραγμάτων, να αναθεωρήσουν ριζικώς την φιλοσοφία και πολιτική τους (χαρακτηριστικό παράδειγμα η Ολλανδία) - αντιθέτως, στην Ελλάδα ο σχετικός δημόσιος διάλογος, στο

ελάχιστο μέτρο που διεξάγεται, εξαντλείται στην μυωπική θέαση των ευκαιριακών κερδών (για ορισμένους οικονομικούς ολιγάρχες και αρκετά περισσότερους ψευδοαστούς, μεταπράτες, κομπραδόρους και "αεριτζήδες"), από την εκμετάλλευση φθηνής και ανασφάλιστης εργασίας, ή στην (πρόσκαιρη μόνον, όπως έδειξε η διεθνής εμπειρία) ανακούφιση των ασφαλιστικών ταμείων.



Πρέπει συντόμως να προβληματισθούμε σοβαρά όχι μόνον για το ευρύτερο κοινωνικό κόστος, αλλά πολύ περισσότερο για το κόστος στην Εθνική Ασφάλεια και στην Κοινωνική Συνοχή, το οποίο μπορεί να επιφέρει, σε μία προοπτική 20ετίας και υπό ορισμένες γεωπολιτικές και διεθνοπολιτικές συνθήκες, η βεβιασμένη, και άνευ σαφούς και συγκροτημένου "corpus" κριτηρίων, ένταξη τρίτων, συμπαγών εθνοπολιτισμικών μορφωμάτων στον εθνικό χώρο (και στο εκλογικό σώμα). Εκτός εάν βαλθήκαμε ως κοινωνία να επαληθεύσουμε το ρηθέν, ότι "μωραίνει Κύριος ον βούλεται απολέσαι"...

Πέραν τούτου, για να επανέλθουμε στο ευρωπαϊκό επίπεδο, το ζήτημα που εγείρεται, πλέον, αφορά στον εξισλαμισμό της γηραιάς ηπείρου! Και εννοούμε με αυτόν τον (εσκεμμένως προκλητικό) όρο την τεράστια εθνολογική, κοινωνική και πολιτισμική μεταβολή που συντελείται τα τελευταία 30-40 χρόνια στην Γηραιά Ήπειρο. Ήταν ο μέγας Γάλλος θεράπων της Μεσαιωνικής Ιστορίας (και της Ιστορίας του Ισλάμ), ο πολύς Charles-Emmanuel Dufourcq, ο οποίος, βραχύ διάστημα προ του θανάτου του (1982), είχε πει τα εξής συνταρακτικά, άμα δε και προφητικά:

"Είναι πιθανόν να ζήσουμε και πάλι στην ήπειρό μας εκείνη την αναστάτωση την οποία ζήσαμε εξ' αιτίας της Ισλαμικής διεισδύσεως, πριν από χίλια περίπου χρόνια, αυτήν την φορά με άλλες μεθόδους".

Λαθρομετανάστευση. Ειδικά ζητήματα ασφαλείας

Εισήγηση του Φοίβου Αποστολόπουλου, Διεθνολόγου/Αναλυτή Ασφαλείας

Η έννοια της λαθρομεταναστεύσεως είναι ίσως ηθικά επίμαχη (εμπορευματοποίηση ατόμων), πλην όμως είναι ακριβής στην περιγραφή του φαινομένου που έχει καταστεί κύριο πρόβλημα εσωτερικής ασφαλείας για τις ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογειακής ζώνης τα τελευταία δέκα-δώδεκα χρόνια. Το θέμα αυτό είχε αναδυθεί ήδη από το 1995-96 σε συζητήσεις σε ακαδημαϊκό και αναλυτικό επίπεδο (ο γράφων είχε την ευκαιρία να παραστεί σε εκτενείς συζητήσεις στο Λονδίνο τόσο στο πανεπιστήμιο της πόλεως και στο Kings College, όσο και στο Βασιλικό Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων όπου διοργανώθηκε ημερίδα σχετικά με ευρεία συμμετοχή αρμοδίων υπηρεσιών). Το πρόβλημα που τότε είχε εντοπισθεί και παραμένει καίριο είναι τα κριτήρια διαχωρισμού των πολιτικών προσφύγων (για τους οποίους ακόμη και το Ηνωμένο Βασίλειο είναι σχετικά ελαστικό) από τους οικονομικούς μετανάστες (προς τους οποίους είναι πλέον τελείως ανελαστικό). Το πρόβλημα αυτό είναι ιδιαιτέρως σοβαρό για την Ελλάδα για δύο πρόσθετους λόγους. Ο πρώτος είναι τα τεράστια σύνορα της χώρας τα οποία είναι αδύνατον να επιτηρηθούν με συμβατικές μεθόδους (απαιτείται χρήση τεχνολογίας σε ποσότητα και ποιότητα). Ο δεύτερος είναι η άμεση γειτνίαση της με τις χώρες καταγωγής μεγάλης μάζας των λαθρομεταναστών, οι οποίες ταυτοχρόνως αποτελούν και χώρες παραγωγής ισλαμιστικών εξτρεμιστικών οργανώσεων και στρατολογήσεως ατόμων, ενώ το όλο σύστημα διακινήσεως των ατόμων αυτών διαπλέκεται στενότατα με το οργανωμένο έγκλημα και την διακίνηση ναρκωτικών (κυρίως, αλλά όχι μόνο). Ο χάρτης που ακολουθεί αποτελεί αναβαθμισμένη έκδοση χάρτου που χρησιμοποιήθηκε από τους νέο-συντηρητικούς στις Η.Π.Α. για τον καθορισμό της πολιτικής τους στην ζώνη Μεσόγειος-Μεσογειακή ζώνη Αφρικής.



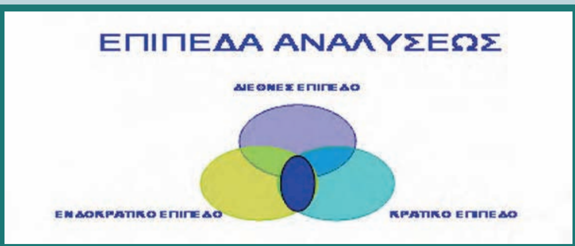
Χάρτης 1. Πηγή: LIMES Rivista di Geopolitica.

Οι μιναρέδες είναι τα κέντρα διδασκαλίας του ριζοσπαστικού Ισλάμ, τα βιβλία είναι κέντρα στρατολογήσεως και κατηχήσεως των επιδόξων τρομοκρατών, οι κόκκινοι ρόμβοι γνωστοί πυρήνες της Αλ Κάιντα και άλλων τέτοιων οργανώσεων, τα πορτοκαλί σημάδια συγγενείς των τρομοκρατών οργανώσεις (προσφέρουν υποστήριξη), τα μπλε τρίγωνα κέντρα εκπαιδεύσεως τρομοκρατών, τα πορτοκαλί μήλα κέντρα συγκεντρώσεως και διανομής χρημάτων, και οι μαύρες "εκρήξεις" επιθέσεις μέχρι και τον Ιούνιο του 2006. Να προσεχθεί ο άξονας ΝΑ Μεσόγειος-Κόσσοβο-Κεντρική Ευρώπη στην διακίνηση των τρομοκρατών και των συνοδοιπόρων τους.

Πριν γίνει περαιτέρω ανάλυση των προβλημάτων ασφαλείας είναι απαραίτητο να οριστεί η ασφάλεια και οι παράμετροι αυτής. Εξ ανάγκης θα χρησιμοποιηθεί ξένη βιβλιογραφία καθώς η ελληνική ακαδημαϊκή κοινότητα λάμπει δια της απουσίας της από τον τομέα αυτό (είτε ασφάλεια, είτε εθνική ασφάλεια).

Ασφάλεια: ορισμός και ιδιαιτερότητες

Η έννοια της ασφάλειας που χρησιμοποιείται στην παρούσα παρουσίαση πηγάζει και συμφωνεί με τον ορισμό και την ανάλυση αυτού που δίνει ο Barry Buzan στο περίφημο βιβλίο του "People, States and Fear". Συνοπτικά ο Buzan ορίζει την ασφάλεια ως μία κατάσταση ελλείψεως απειλής, η οποία όμως έχει δύο διακριτά αναλυτικά επίπεδα: τον άνθρωπο ως μονάδα, και το σύστημα (είτε αυτό αποτελείται από άθροισμα ατόμων, είτε από άθροισμα κρατών). Για να γίνει σαφές το ιδιαίτερο του σχήματος και του ορισμού, είναι αναγκαίο το ακόλουθο παραστατικό σχήμα.



Το διεθνές επίπεδο αφορά την αλληλεπίδραση κρατών ή και οργανισμών που δρουν διακρατικά. Το κρατικό επίπεδο αφορά δρώντες οι οποίοι επιδιώκουν να διαμορφώσουν καταστάσεις επηρεασμού του συνόλου μίας χώρας, ή που αναγκαστικά οι πράξεις τους επηρεάζουν μία χώρα (π.χ. το πυρηνικό ατύχημα στο Τσερνόμπιλ). Το ενδοκρατικό επίπεδο αφορά κυρίως άτομα, και το πώς αυτά δρουν και δέχονται επιδράσεις ως μονάδες ή υποσύνολα μίας κοινωνίας.

Γυρνώντας λοιπόν στον ορισμό της ασφάλειας, και λαμβάνοντας ως σχηματικό τύπο της απειλής τον ακόλουθο που διατύπωσε ο Bates (Απειλή= Προθέσεις Χ Ικανότητες), είναι προφανές από τα αναλυτικά επίπεδα που αναφέρθηκαν ότι η έννοια της ασφάλειας θέτει κάποια βασικά ερωτήματα (ταυτοχρόνως θεωρητικά αλλά και απολύτως πρακτικά / επιχειρησιακά).

Πέντε βασικά ερωτήματα

1. Ποιός ορίζει τον χώρο και τον χρόνο της ασφάλειας;
2. Πού αρχίζει η ασφάλεια χώρο-χρονικά;
3. Πού τελειώνει η ασφάλεια χώρο-χρονικά;
4. Πώς ορίζεται η εθνική ασφάλεια;
5. Πώς μεταβάλλεται η έννοια της ασφάλειας;

Η απάντηση στην πρώτη ερώτηση, εξαρτάται κυρίως από τους ακόλουθους παράγοντες:

α. Ποιό το υποκείμενο της ασφάλειας;
β. Ποιό το αντικείμενο της ασφάλειας;
γ. Ποιές οι συνθήκες που διαμορφώνουν τους διαμορφωτές;
δ. Ποιό το κοινωνικό / οικονομικό / πολιτικό σύστημα (έσω / έξω) και η δια-

δραστικότητά του (σχέσεις ελίτ / μάζας)

Με βάση τα παραπάνω απαντώνται προφανώς και οι ερωτήσεις 2,3 & 4.

Από τις ερωτήσεις, αυτή που μας απασχολεί σήμερα είναι η πέμπτη, και η απάντηση σε αυτή είναι συνοπτικά η ακόλουθη:

α. Κοινωνικές μακρομεταβολές
β. Οικονομικές μακρομεταβολές
γ. Διεθνοποίηση εγκλήματος
δ. Επανιδεολογικοποίηση της τρομοκρατίας σε διεθνές επίπεδο
ε. Μεταβολές φυσικών πόρων και διαθεσιμότητα / επίδραση αυτών
ζ. Γνωσιολογικές μακρομεταβολές (νέες τεχνολογίες για παράδειγμα που ακυρώνουν υφιστάμενες σταθερές, όπως π.χ. η ψυχρή σύντηξη θα μετέβαλε ριζικά την κομβικότητα του πετρελαίου σε στρατηγικό επίπεδο).

Από τα προηγούμενα προκύπτει ότι η ασφάλεια εν κατακλείδι είναι:

- *Αντικειμενική (μετρήσιμη) - υποκειμενική (μη μετρήσιμη αλλά πολιτικά καθοριστική)*
- *Συσχετιστική (έναντι άλλου) - μονοσήμαντη (έναντι π.χ. ιού παθογόνου)*
- *Εργαλείο (επίτευξη άλλου στόχου) - αυτοσκοπός (επίτευξη άλλου στόχου μη απαραίτητη)*
- *Συστημική (αφορά οργανωμένο σύνολο) - χαοτική (υπερβαίνει το σύνολο στην βάση υπερβατικών ιδεολογιών)*

Δεδομένου ότι η λαθρομετανάστευση αποτελεί φαινόμενο που επιδρά στα 4/6 της προηγουμένης απαντήσεως, και επειδή ο χρόνος είναι περιορισμένος, έχοντας δώσει μια επί τροχάδην περιγραφή του αναλυτικού πλαισίου, είναι ώρα να παρουσιαστεί το καθαυτό πρόβλημα.

Λαθρομετανάστευση: ειδικά προβλήματα ασφαλείας



Στην Ελλάδα δεν υπάρχει πολιτική μεταναστεύσεως, δεν υπάρχει πραγματικό μητρώο μεταναστών, δεν υπάρχει θεσμικό πλαίσιο το οποίο να κανονίζει την εισαγωγή και διακίνηση εργατικού δυναμικού (όπως για παράδειγμα στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, στο Ηνωμένο Βασίλειο ή στην Ισπανία), δεν υπάρχει καν ουσιώδης προσπάθεια διαβουλεύσεως και διαμορφώσεως κοινής πολιτικής στα πλαίσια της ΕΕ, όπου τα βόρεια μέλη της βλέπουν τη μεσογειακή ζώνη ωσάν "κάλαθο" για την απορρόφηση των μεταναστευτικών πιέσεων από την Αφρική, και την Ασία (καθώς τα χερσαία

σύνορα με την τελευταία "προστατεύονται" από την Ρωσία και την Μαύρη θάλασσα εν πολλοίς).

Παρακάμπτοντας για συντομία τα βασικότατα αυτά θέματα, μία συνοπτική λίστα των κυριοτέρων θεμάτων ασφαλείας είναι η ακόλουθη:

α. Κοινωνική διάσταση
β. Οικονομική διάσταση
γ. Στρατιωτική διάσταση
δ. Ασφάλεια
-Εσωτερική ασφάλεια
-Εξωτερική ασφάλεια
ε. Διεθνοπολιτική

Οι διαστάσεις αυτές επηρεάζουν αποφασιστικά την ισχύ της χώρας (νοούμενης ως ικανότητας να επηρεάσει τον περίγυρό της συμφώνως με το συμφέρον της), και τελικά καθορίζουν την μορφή της στο μέλλον.

Κοινωνική διάσταση

Διαμορφώνεται από ουσιώδεις πρωτογενείς παράγοντες: υπογεννητικότητα / ραγδαία αύξηση γεννήσεων, σταθερότητα οικογενειακών δομών και -κατά συνέπεια- των μικροδικτύων κοινωνικής προστασίας και αλληλεγγύης τα οποία στις μεσογειακές χώρες παίζουν μέχρι σήμερα ζωτικό ρόλο στην διαμόρφωση των αξιακών συστημάτων και κοινωνικών δομών και των πολιτικών και οικονομικών τους υπερδομών, κατάσταση συστημάτων κοινωνικής προστασίας εν τω συνόλω, διαμόρφωση των αντιλήψεων σε ατομικό / μικρό-κοινωνικό επίπεδο του κόσμου στο διεθνές γίγνεσθαι και του ρόλου της χώρας σε αυτό (και της θέσεως που αυτή θα έπρεπε να έχει).

Οικονομική διάσταση

Παραγωγή και καταμερισμός πλούτου / φτώχιας με την εισαγωγή φθηνού εργατικού δυναμικού (καθώς εισάγονται ανειδίκευτοι και όχι υψηλής προστιθέμενης αξίας εργάτες), μεταβολή των μικροοικονομικών συνθηκών του κράτους και της οικονομίας του (π.χ. αύξηση φοροδιαφυγής και εισφοροδιαφυγής), ισοζύγιο χρήματος (εισροές/ εκροές της οικονομίας της χώρας λόγω μεταφοράς πλούτου στις χώρες καταγωγής, και κατά πόσο αυτό είναι ανεκτό από μία οικονομία με τα παραγωγικά χαρακτηριστικά της ελληνικής), επιβάρυνση δημοσίων οικονομικών συνεπεία αντικοινωνικής δράσεως μεταναστών (για παράδειγμα το ήμισυ των φυλακισμένων αποτελείται από μετανάστες, σε πλήρη δυσαναλογία με το ποσοστό τους ως μέρος του πληθυσμού της χώρας, ή ακόμη ο ραγδαίος πολλαπλασιασμός των δικτύων του οργανωμένου εγκλήματος συνεπεία της εισαγωγής από βαλκανικές βασικά χώρες).

Στρατιωτική διάσταση

Η υπογεννητικότητα σε συνδυασμό με την υπεργεννητικότητα των μεταναστών θέτει εκ των πραγμάτων το θέμα της υποχρεωτικής θητείας όσων εξ αυτών επιθυμούν να αποκτήσουν ελληνική υπηκοότητα, και ένα καλό σημείο να αξιολογηθεί αυτή η προοπτική είναι ο τρόπος με τον οποίο το γαλλικό κράτος χορηγεί διαβατήρια σε όσους έχουν πρώτα ευδοκίμως τερματίσει την πενταετή τους θητεία στην Λεγεώνα των Ξένων. Βασικό



κριτήριο για να δοθεί υπηκοότητα θα πρέπει να είναι η θητεία σε μία ελληνική έκδοση του σχηματισμού αυτού, οπότε τουλάχιστον θα λυθεί ένα διττό πρόβλημα: έλλειψη στρατιωτών και δημιουργία συνειδήσεως αγάπης και αφοσιώσεως στην νέα τους πατρίδα. Το ότι το σύνθημα της λεγεώνας στην Γαλλία είναι Legio Patria Nostra δεν είναι τυχαίο.

Ασφάλεια

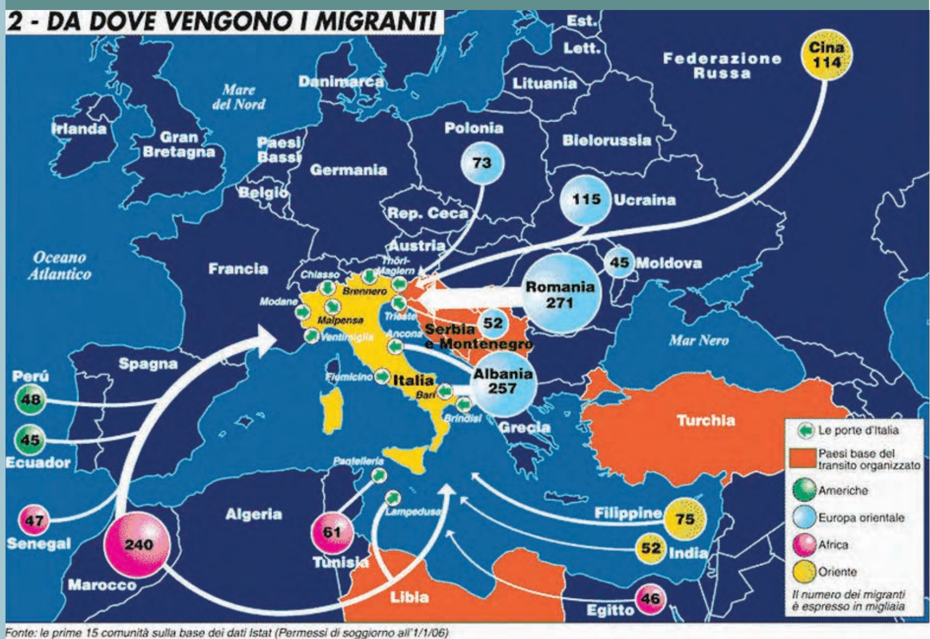
α) Εσωτερική

Η μία διάσταση είναι αστυνομική και στο ένα σκέλος αφορά το έγκλημα και την -κατά περίπτωση- ριζικά αποκλίνουσα αξιακή θεώρηση των μεταναστών. Τυπικό πρόβλημα αποτελεί η πρακτική των μουσουλμάνων σαλαφιτικού ή γουαχαβιτικού δόγματος, οι οποίοι δεν αναγνωρίζουν άλλο νόμο πέραν της Σαρία, και συνεπώς αποδέχονται την θανάτωση μοιχών ή ατόμων τα οποία (κατά την γνώμη κάποιου θρησκευτικού ηγέτη) έχουν προσβάλει το Ισλάμ. Τυπικά παραδείγματα η εκτέλεση του Πίμ Φορτούιν στην Ολλανδία καθώς και δημοσιογράφων με αυτή την αιτιολογία από κατά τα άλλα ήρεμα άτομα (χωρίς προηγούμενο βίας), ή η θανάτωση Γερμανίδων τουρκικής καταγωγής από τις οικογένειες τους για σύναψη σχέσης με άπιστο. Στην δε Ιταλία τα πράγματα έφτασαν στο τραγικά οξύμωρο σημείο μουσουλμάνος που μαχαίρωσε την σύζυγο του να διαμαρτυρηθεί ότι καταπατούνται τα ανθρώπινα δικαιώματα του (θρησκευτική ελευθερία), διότι το Κοράνι επιβάλλει να σκοτώσει την γυναίκα του ως μοιχαλίδα, και η ιταλική δικαιοσύνη τον καταδιώκει για τα θρησκευτικά του πιστεύω. Όταν δε του αντέτειναν ότι και η γυναίκα του είχε δικαιώματα, απήντησε ότι είχε ασπαστεί το Ισλάμ και γνώριζε πολύ καλά τι λέει το Κοράνι, συνεπώς είχε αποδεχτεί την -τότε εν δυνάμει- πράξη του.

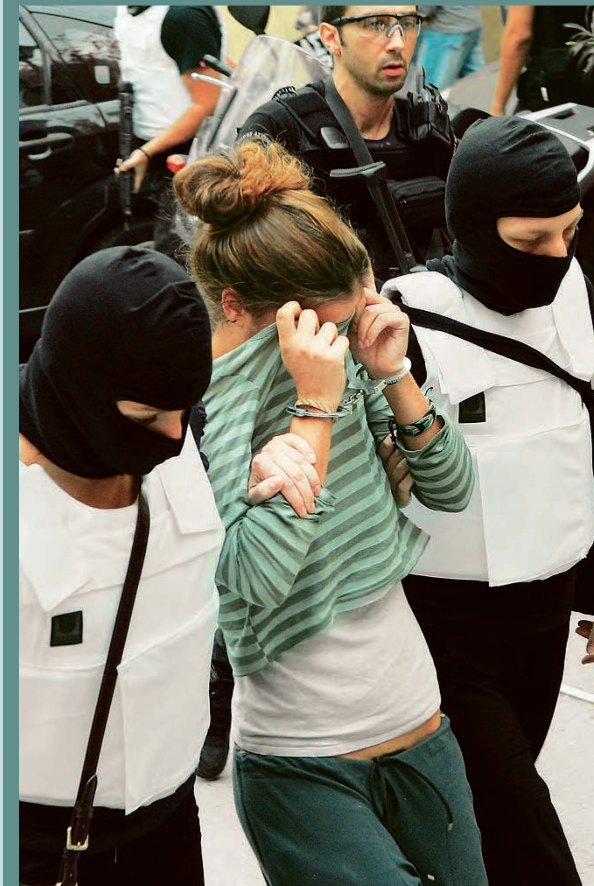
Το δεύτερο σκέλος της εσωτερικής διάστασης αφορά ειδικά την σκληρή ασφάλεια και συγκεκριμένα την διαπλοκή τρομοκρατίας και κυκλωμάτων δουλεμπορίας / ναρκωτικών.

Χάρτης 2 Πηγή: LIMES Rivista di Geopolitica

Ο χάρτης δείχνει την ροή λαθρομεταναστών και μεταναστών στην Ιταλία για το 2005 (ο ανάλογος του 2008 διαφοροποιείται ελαφρά καθοδικά ως προς τα νούμερα αλλά όχι τις κατευθύνσεις). Με πορτοκαλί είναι οι χώρες όπου οργανώνεται η μεταφορά των λαθρομεταναστών, στα κυκλάκια είναι τα συνολικά νούμερα ανά κατεύθυνση και προέλευση που έδωσε η στατιστική υπηρεσία της χώρας με βάση τα στοιχεία του υπουργείου εσωτερικών της Ιταλίας. Τα νούμερα είναι σε χιλιάδες. Σύνολο έτους 2005: 1.541.000 μετανάστες με άδειες παραμονής, και στο σχετικό άρθρο αναφέρεται εκτίμηση του αρμόδιου υπουργείου για άλλες 560.000 περίπου λαθρομετανάστες.



Η μικτή χρήση αυτών των κυκλωμάτων κάνει εξαιρετικά δύσκολη την συλλογή επαρκών πληροφοριών προκειμένου να διαπιστωθεί πότε και ποια άτομα μέσω των δικτύων αυτών εισέρχονται σε μία χώρα και με ποιους σκοπούς. Το πρόβλημα γίνεται ιδιαίτερα πολύπλοκο για τις υπηρεσίες αντικατασκοπίας, καθώς αφενός η πληθώρα ατόμων και η ανεξέλεγκτη κίνηση τους στο εσωτερικό της χώρας δεν επιτρέπει την δημιουργία κλασσικών δικτύων συλλογής πληροφοριών, αφετέρου η βεβαιωμένη ύπαρξη αδρανών μελών (sleepers) των τρομοκρατικών οργανώσεων δεν επιτρέπει την εκ προοιμίου αδρανοποίηση τους. Κλασσικότατο παράδειγμα η σύλληψη τον Νοέμβριο του 2009 στην Ιταλία δυο Πακιστανών οι οποίοι (πατέρας και υιός) ενέχονται στην διακίνηση των χρημάτων που χρηματοδότησαν την πολύνεκρη τρομοκρατική επίθεση στην Βομβάη (Μουμπάι στο νέο της όνομα) το 2008. Οι δυο διατηρούσαν μια "ισλαμική τράπεζα", και μέσω αυτής τα λεφτά εστάλησαν από το Πακιστάν στην Ιταλία και πίσω στο Πακιστάν και τροφοδότησαν τους τρομοκράτες[1]. Στην Ελλάδα κατά τα γεγονότα του Δεκεμβρίου του 2008 έγινε σαφές ότι ομάδες λαθρομεταναστών με στενή σχέση με το οργανωμένο έγκλημα στα Βαλκάνια μετείχαν στα επεισόδια (στο πλιατσικολόγημα), και τα χρησιμοποίησαν ως κάλυψη και υπηρεσίες πληροφοριών άλλων χωρών.



Μια επιπλέον διάσταση της εσωτερικής ασφάλειας είναι και η δημοσία υγεία. Δεν είναι απαραίτητο ένας τρομοκράτης να μολύνει τον εαυτό του με κάποιο ισχυρό παθογόνο για να μολύνει την χώρα-στόχο. Αυτό κάλλιστα μπορεί να γίνει οποιαδήποτε στιγμή από οποιονδήποτε μετανάστη (λαθραίο και νόμιμο, εμπόρευμα κυκλώματος ή αυτόβουλο) καθώς ο υγειονομικός έλεγχος είναι υποτυπώδης. Μια οργανωμένη πολιτική θα έθετε ως απαραίτητη προϋπόθεση την υγειονομική εξέταση πριν χορηγηθεί βίζα παραμονής ορισμένου χρόνου.

1. "Ισλαμικές τράπεζες" λέγονται τα δίκτυα μικρομάγαζων που έχουν ξεφυτρώσει σε όλες τις πόλεις που υπάρχουν μουσουλμανικές μειονότητες, και τα οποία είναι μικροί χώροι με έναν υπολογιστή, ένα τηλέφωνο και ένα μικρό γραφείο. Εκεί πηγαίνουν όχι μόνο οι λαθραίοι αλλά και οι νόμιμοι μετανάστες για να στείλουν λεφτά στην πατρίδα τους, χρησιμοποιώντας ένα σύστημα άτυπων επιταγών. Δηλαδή ο καταθέτης αφήνει το ποσό στο μαγαζί, το οποίο του χορηγεί ένα χαρτί απευθυνόμενο στον ανταποκριτή του στην χώρα του καταθέτη ή μια απόδειξη χειρόγραφη κατάθεσης. Η μεταβίβαση χρήματος γίνεται τηλεφωνικά ή με υπολογιστή (συνήθως απλά μηνύματα), και τα λεφτά δεν φεύγουν ποτέ πραγματικά. Απλά ο "τραπεζίτης" κρατά την προμήθεια του και τα υπόλοιπα είναι το κεφάλαιο που είτε θα δανείσει, είτε θα δώσει σε εντολή του ανταποκριτή σε άλλο άτομο εδώ. Είναι πρακτικά αδύνατο να ελεγχθεί αυτή η ροή άδηλου χρήματος και το όλο κύκλωμα. Τέτοια μαγαζιά υπάρχουν τόσο στην Θεσσαλονίκη όσο και στην Αθήνα (απλά τα κινέζικα είναι τελείως διαχωρισμένα από τα άλλα).



β) Εξωτερική ασφάλεια

Αφορά τις σχέσεις του κράτους με άλλες χώρες τόσο αυτές από τις οποίες προέρχονται οι μετανάστες όσο και αυτές στις οποίες επιθυμούν να πάνε οι μετανάστες τελικά. Είναι χαρακτηριστική η στάση των βορείων μελών της ΕΕ τα οποία αφενός δεν ενδιαφέρονται για την πίεση που ασκείται στα μεσογειακά μέλη, αφετέρου απειλούν τα μέλη αυτά εάν τολμήσουν να αφήσουν τα κύματα των λαθρομεταναστών να περάσουν για να πάνε σε αυτές. Η FRONTEX είναι μια πρώτη συλλογική προσπάθεια αντιμετωπίσεως του προβλήματος, πλήν όμως σαφώς και δεν επαρκεί.

Διεθνοπολιτική

Στο διεθνές επίπεδο μέχρι στιγμής έχουμε πολλά κηρύγματα και ηθικολογίες, και καμία σοβαρή αντιμετώπιση. Ο ΟΗΕ έχει εξελιχθεί δυστυχώς σε Κοινωνία των Εθνών νούμερο 2, εξαντλούμενος σε στείρα ευχολόγια, και λεονταρισμούς εκ του ασφαλούς. Ουσία μηδέν. Όταν "δεν τον παίρνει" επικυρώνει πολέμους και καταστάσεις που δρουν πολλαπλασιαστικώς εκφυλιστικά και επιδεινώνουν προβλήματα, ειδάλλως "φοβερίζει και κηρύττει" χωρίς να μπορεί να λύσει ουσιώδη προβλήματα. Απομένει το επίπεδο των συνόλων κρατών (π.χ. ΕΕ) όπου υπάρχει ίσως μία περίπτωση κάτι να γίνει. Σε μία περίοδο όμως όπου η παγκόσμια οικονομική ύφεση και τα συνεπακόλουθα αυτής σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο στο εσωτερικό των κρατών είναι στην αρχή τους (τα αποτελέσματα θα φανούν σε δυο-τρία χρόνια από σήμερα σε όλο τους το εύρος και βάθος), μάλλον για την ώρα παραμένει το πρόβλημα στο επίπεδο που σήμερα είναι.

Συνοπτικά συνεπώς τα ειδικά προβλήματα ασφαλείας είναι τα εξής:

1. Κοινωνική συνοχή
2. Πολιτική νομιμοποίηση (συστημική και ατομική)
3. Οικονομική πολιτική (μάκρο-οικονομικός σχεδιασμός) και οικονομική ασφάλεια (ισοζύγιο χρήματος)
4. Διακρατικές σχέσεις (ειδικά η συνθήκη Schengen)
5. Χρηματοπιστωτική ροή και νομιμότητα (π.χ. "βιτρίνες" για μαύρο χρήμα και διακίνηση τρομοκρατικού κεφαλαίου)
6. Αμυντική πολιτική (συνεπεία 2 και 3 άνω)
7. Πολιτική ασφαλείας (ομάδες πιέσεων και έτεροχρησιμοποίηση τους)
8. Πολιτική πληροφοριών (πολύπλοκη αντικατασκοπία, αναγκαίος επανασχεδιασμός δομών εσωτερικής ασφάλειας στην ροή πληροφοριών)
9. Δομή ΕΕ (η συνθήκη της Λισαβόνας οδηγεί σε μεταβλητή γεωμετρία και όχι ενοποίηση)



Ειδικά όσον αφορά την πολιτική νομιμοποίηση, πρέπει να τονιστεί ότι είναι το ουσιωδέστερο πρόβλημα καθώς με βάση την αντίληψη του περί αυτής, το υφιστάμενο εκλογικό σώμα θα ψηφίσει οποιαδήποτε πολιτική περί μεταναστεύσεως. Εάν δηλαδή ένα κόμμα ή συνασπισμός κομμάτων δεν καταστήσει απόλυτα σαφές προεκλογικά τι ακριβώς προτίθεται να κάνει σε θέματα νομιμοποίησης μεταναστών και μεταναστευτικής πολιτικής, θα τεθεί αυτονόητα θέμα πολιτικής νομιμοποίησης τέτοιας πρωτοβουλίας η οποία θα καθορίσει σε πολύ μεγάλο βαθμό την υφή και την πορεία της χώρας στο μέλλον, αλλά επίσης και το μέλλον των ιδίων των ψηφοφόρων. Εάν απωλέσει μία κυβέρνηση την αίσθηση νομιμοποίησης του πολίτη, τότε ότι και να κάνει θα είναι στον αέρα και θα προκαλέσει σφοδρή αντίδραση.

Αντί επιλόγου άλλου, παρατίθεται εκτενές απόσπασμα από άρθρο του Mohammad Al-Haddad, αρθρογράφου της αραβόφωνης εφημερίδας Al Hayat του Λονδίνου[2].


AL HAYAT
الحياة
طبعة لندن
20, JULY, 1996 ISSUE NO 12199
ابن الحياة عقيدة وجهاد
بيان تلقته «الحياة» قبل ساعات من حادث الطائرة
التحقق من صحته صعب
لكنه تضمن تهديداً للامركيين
واشنطن: كل الاحتمالات واردة

"Τον 20ο αιώνα, οι ευρωπαϊκές κοινωνίες αποφάσισαν να ενισχύσουν τον λαϊκό χαρακτήρα τους. Είδαν με καλό μάτι τις χώρες τους -αποκλειστικά χριστιανικές για πολλούς αιώνες- να υποδέχονται εκπροσώπους μιας άλλης θρησκείας και να γίνονται πολυθρησκευτικές κοινωνίες... Σε αυτά προστίθεται το γεγονός πως οι ευρωπαϊκές κοινωνίες, με τις πολιτισμικές τους αναφορές ενισχυμένες από τον μεταμοντερνισμό, απεχθάνονται να μιλούν για θέματα θρησκείας και προτιμούσαν να βλέπουν το προβλήματα μεταξύ μουσουλμάνων και μη μουσουλμάνων υπό το πρίσμα του ρατσισμού,



2. ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 16/12/2009, σ. 35, "Ο Φαύλος Κύκλος της Ισλαμοφοβίας"

της παράνομης μετανάστευσης, της αποτυχίας των πολιτικών ενσωμάτωσης και άλλων θεωριών οι οποίες απομάκρυναν την καθαρά θρησκευτική πλευρά. Στο εξής, οι μουσουλμάνοι της Ευρώπης πρέπει να καταλάβουν πως πέρασε η εποχή που μπορούσαν να επωφεληθούν από τη λαϊκότητα χωρίς να συγκρουστούν οι ίδιοι με τους κανόνες της. Οι Ευρωπαίοι δεν έχουν και αυτοί δικαίωμα να έχουν μια ταυτότητα; Θρησκευτική για του πιστούς, λαϊκή για τους άλλους;

Ο κοσμικός χαρακτήρας των ευρωπαϊκών χωρών που προστάτευσε τους μουσουλμάνους υποχωρεί, αλλά και οι ίδιοι οι μουσουλμάνοι συνέβαλαν σε αυτό. Γι' αυτόν τον λόγο συγκεντρώνουν την εχθρότητα τόσο των κοσμικών όσο και των πιστών... Οι μουσουλμάνοι της Ευρώπης κινδυνεύουν να δεχτούν πολλές νέες εκπλήξεις αν συνεχίσουν να αντιτίθενται σε κάθε μορφής συμφιλίωση μεταξύ θρησκείας και κοσμικότητας όπως επιβάλλει η νεωτερικότητα".

Δύο τα προβλήματα με αυτή την θαυμάσια ανάλυση του Al-Haddad, που είναι μακράν καλύτερη από τις πομφόλυγες πολλών "μεταμοντέρνων" Ευρωπαίων "διανοητών". Το Κοράνι που είναι απόλυτα ξεκάθαρο / κανονιστικό όσο αφορά την σχέση του πιστού με αυτό (είναι θεϊκά εμπνευσμένο κείμενο και εξ αυτού του λόγου ουδέποτε μεταφρασθέν -είναι θανάσιμο στην κυριολεξία αμάρτημα για όποιον το κάνει και το χρησιμοποιήσει κατόπιν ως ιερό κείμενο). Οι αιρέσεις του Ισλάμ διώκονται με fatwa (θανατικές καταδίκες, όπως ο Salman Rushdie). Δεύτερον, η ένδεια των χωρών απ' όπου έρχονται οι μουσουλμάνοι μετανάστες, η οποία τους οδηγεί στη αγκαλιά των ριζοσπαστικών οργανώσεων για φαγητό και πλύση εγκεφάλου (διότι η ελπίδα -του παραδείσου- πεθαίνει πάντα τελευταία).



Νομικό Πλαίσιο Αντιμετώπισης της Πειρατείας υπό το Πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου

Εισήγηση του Π. Σιούσιουρα, επίκουρου καθηγητή Γεωπολιτικής και Θαλασσίων Μεταφορών του Πανεπιστημίου Αιγαίου

Η πειρατεία είναι το αρχαιότερο διεθνές έγκλημα, στο οποίο παρατηρείται έξαρση τα τελευταία χρόνια με έμφαση στις περιοχές της Άπω Ανατολής και ιδίως της Θάλασσας της Νότιας Κίνας, τα Στενά της Μάλακκα, της Νότιας Αμερικής και της Καραϊβικής, του Ινδικού Ωκεανού και των ακτών της ανατολικής και δυτικής Αφρικής. Μεταξύ των παραγόντων που ευθύνονται για τούτο είναι κατ' αρχήν το γεγονός ότι τα πληρώματα στα σύγχρονα (υψηλής τεχνολογίας) πλοία είναι ολιγάριθμα, κάτι το οποίο τα καθιστά ευάλωτα. Επιπρόσθετα, η πάταξη της πειρατείας ή τουλάχιστον η αποτροπή της είναι εξαιρετικά δύσκολη, καθώς οι περιορισμένες οικονομικές δυνατότητες κρατών με ιδιαίτερα μεγάλο εύρος ακτών, πολύ συχνά δεν επιτρέπει την αναγκαία κάλυψη τους από περιπολίες, τόσο εντός των χωρικών υδάτων, όσο και στην πέριξ ανοιχτή θάλασσα[1].

Το έγκλημα της πειρατείας προσδιορίζεται, μεταξύ άλλων, με τον τόπο διάπραξής του. Τούτο είναι ιδιαίτερα σημαντικό δεδομένου ότι ανάλογα με τη θέση του πλοίου στη θάλασσα, διαφοροποιείται τόσο το νομικό καθεστώς που το διέπει σε σχέση με την κρατική δικαιοδοσία που ασκείται σε αυτό ως υλικό αντικείμενο όσο και με το πλήρωμά του αναφορικά με την ποινική ή αστική δικαιοδοσία[2]. Το ζήτημα της κρατικής δικαιοδοσίας συνδέεται με την κρατική κυριαρχία, στο μέτρο που η άσκηση κρατικής κυριαρχίας αποτελεί την αναγκαία προϋπόθεση για την άσκηση δικαιοδοσίας στον συγκεκριμένο τομέα που το κράτος ακριβώς είναι κυρίαρχο. Είναι προφανές ότι οι εθνικοί νόμοι εκτείνονται μέσα στα όρια της επικράτειας του κράτους το οποίο τους θέτει σε ισχύ[3]. Τούτο είναι ιδιαίτερο σημαντικό υπό την έννοια ότι ο τόπος διάπραξης της πειρατείας, η οποία αποτελεί το υπό εξέταση αντικείμενο είναι η πρώτη προϋπόθεση για τον χαρακτηρισμό της ως αδικήματος. Και τούτο διότι, εφόσον η πειρατεία διαπραχθεί εντός των χωρικών υδάτων η δικαιοδοσία περιέρχεται στην κρατική έννομη τάξη.

Η πειρατεία ως έγκλημα οικουμενικής δικαιοδοσίας

Σύμφωνα με τα παραπάνω, η πειρατεία νοείται ως διεθνές έγκλημα νοείται μόνο εφόσον λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα ή στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) (αρ. 58(2) της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας

1. Βλ. Μ. Μαρούδα, "Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα", στο συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοιχτή Θάλασσα, επ. Στ. Περράκης - Γρ.Τσάλτας, Ι. Σιδέρης, 2006, σελ. 37. Επισημαίνεται επίσης η χαμηλού επιπέδου διπλωματική εκπροσώπηση και προστασία πλοίων, τα οποία φέρουν σημαίες ευκαιρίας, που κατά γενική ομολογία είναι πολλές φορές ανεπαρκής.
2. Βλ. R. J. Dupuy & D. Vignes, A Handbook on the New Law of the Sea, Martinus Nijhoff Publishers, 1991, p. 408-9
3. Βλ. Κ. Ιωάννου et.al., Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Αρμοδιότητες στο Διεθνές Δίκαιο, Α. Σάκκουλας, Αθήνα - Κομοτηνή, 1991, σελ.16



(ΔΘ))[4]. Η ανοιχτή θάλασσα οριζόταν ανέκαθεν αρνητικά. Σύμφωνα με το άρθρο 86 της Σύμβασης ΔΘ ως ανοικτή θάλασσα -που ας σημειωθεί είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη παράκτια και περίκλειστα- ορίζεται εκείνο το τμήμα της θάλασσας το οποίο δεν περιλαμβάνεται στην ΑΟΖ, την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους, ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους. Από την αρνητική εννοιολογική προσέγγιση της ανοικτής θάλασσας απορρέει το γεγονός ότι, η επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης (έως 12 ναυτικά μίλια) και η καθιέρωση της ΑΟΖ (έως 200 ναυτικά μίλια) στη Σύμβαση ΔΘ επέδρασαν αρνητικά στην έκτασή της[5]. Μετά τρεις αιώνες πλήρους αποδοχής της, η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών επανεξετάσθηκε. Είναι πάντως δύσκολο να εντοπισθεί ο νομικός χαρακτήρας της ανοικτής θάλασσας. Δεν είναι res nullius (αδέσποτο πράγμα), ούτε res communis (πράγμα κοινής κτήσης), αφού δεν ανήκει κυριαρχικά στα κράτη. Σύμφωνα με τον Καθηγητή Ρούκουνα, η πλέον δόκιμη αντιμετώπιση της είναι ότι αποτελεί res communis usus (πράγμα κοινής χρήσης), με την έννοια ότι αποτελεί κοινόχρηστο αγαθό. Ενδιαφέρον παρουσιάζει, επίσης, η άποψη του Καθηγητή Σπυρόπουλου

4. Η έναρξη των εργασιών της Τρίτης Συνδιάσκεψης των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας έλαβε χώρα στη Νέα Υόρκη στις 3 Δεκεμβρίου 1973 με συμμετοχή 138 κρατών, 95 από τα οποία ανήκαν στο λεγόμενο Τρίτο Κόσμο. Αξίζει να σημειωθεί ότι ενώ στην Τρίτη Συνδιάσκεψη έλαβαν μέρος 157 κράτη, στην Πρώτη Συνδιάσκεψη είχαν λάβει μέρος μόνο 86. Το (τελικό) Σχέδιο Συμβάσεως τέθηκε σε ψηφοφορία, λαμβάνοντας 130 θετικές ψήφους, έναντι 4 αρνητικών και 17 αποχών, λόγω ακριβώς της αδυναμίας επίτευξης consensus, σύμφωνα με τους Κανόνες των Διαδικασιών της Τρίτης Συνδιάσκεψης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Οι αρνητικές ψήφοι προέρχονταν από το Ισραήλ, την Τουρκία, τις ΗΠΑ και την Βενεζουέλα, ενώ μεταξύ των αποχών περιλαμβάνονταν οι αποχές της Γερμανίας, της Αγγλίας και της Σοβιετικής Ένωσης. Στις 10 Οκτωβρίου του 1982, η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (εφεξής Σύμβαση ΔΘ), υπογράφηκε επίσημα στο Montego Bay της Τζαμάϊκα μετά από 9 χρόνια σκληρών διαπραγματεύσεων λόγω των πολλών αντικρουόμενων συμφερόντων ιδιαίτερα, όμως, των οικονομικών. Στις 16 Νοεμβρίου 1993, έντεκα χρόνια μετά την υπογραφή της, επικυρώθηκε από το 60ο κράτος και ακολούθως - σύμφωνα με το άρθρο 308 παρ.1 που προέβλεπε ότι η Σύμβαση θα ετίθετο σε ισχύ "12 μήνες μετά την επικύρωσή της από 60 κράτη"-, τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994. Τον ευνοϊκό υπέρ των αναπτυσσομένων κρατών χαρακτήρα της Σύμβασης, καταδεικνύει το γεγονός ότι στις 9 Νοεμβρίου 1994, 68 κράτη είχαν προχωρήσει στην επικύρωσή της, τα περισσότερα εκ των οποίων ήταν μικρά και αναπτυσσόμενα. Βλ. United Nations - DOALOS / OLA, Table Showing the Status of the Convention and of the Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the Convention, 1st April 1998

5. Βλ. Μέρος V Σύμβασης ΔΘ, άρθρα 55-75. Για την ΑΟΖ βλ. D.J. Attard, The Exclusive Economic Zone in International Law, Clarendon Press, Oxford, 1987, R.W. Smith, The Exclusive Economic Zone Claims: An Analysis and Primary Documents, Nijhoff, 1986, F.O. Vicuna, The Exclusive Economic Zone: Regime and Legal Nature under International Law, Cambridge, 1989, W.C. Extavour, The Exclusive Economic Zone, Leiden, 1981, L. Juda, "The Exclusive Economic Zone: Compatibility of National Claims and the UN Convention on the Law of the Sea", 16 Ocean Development & International Law, 1986, σσ. 1-58, L. Alexander & R. Hodgson, "The Impact of the 200 mile Economic Zone on the Law of the Sea", 12 (3) S.D.L.R., σσ. 572 - 7

κατά την οποία: "*χρησιμοποιούμεν τον όρο res communis usus, ίνα προσδιορίσωμεν περίπου το νομικόν καθεστώς της ανοικτής θαλάσσης. Η πραγματική σημασία του καθεστώτος τούτου δεν δύναται να προσδιορισθή, ει μη δια της αναλύσεως των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων εκάστου κράτους σχετικώς προς την χρήσιν της ανοικτής θαλάσσης*"[6].



Η Σύμβαση ΔΘ δεν κατάργησε την παραπάνω αρχή, αλλά περιόρισε το πεδίο εφαρμογής της στην θάλασσα και τον αέρα, 'παραχωρώντας' το βυθό και το υπέδαφος της ανοιχτής θάλασσας στη νέα αρχή "της κοινής κληρονομιάς της ανθρωπότητας". Τα συστατικά στοιχεία όμως της ελευθερίας των θαλασσών αυξήθηκαν. Έτσι, ενώ η Σύμβαση της Γενεύης του 1958 περιλάμβανε, στη βάση της αρχής της ελευθερίας των θαλασσών για όλα τα κράτη, παράκτια και περίκλειστα, inter alia: την ελευθερία ναυσιπλοΐας, την ελευθερία αλιείας, την ελευθερία τοποθετήσεως υποβρυχίων καλωδίων και σωληναγωγών και την ελευθερία υπερπτήσεως των ανοιχτών θαλασσών, η Σύμβαση του 1982 αναγνώρισε, περαιτέρω, στη βάση της "κοινής κληρονομιάς", την ελευθερία κατασκευής τεχνητών νήσων και άλλων εγκαταστάσεων που επιτρέπονται από το διεθνές δίκαιο και την ελευθερία επιστημονικής έρευνας[7]. Ωστόσο, το γεγονός ότι η ανοιχτή θάλασσα δεν ανήκει κυριαρχικά σε κανένα κράτος δεν συνεπάγεται ότι μέσα σε αυτή την περιοχή δεν ασκείται καμία εξουσία ή δικαιοδοσία, παρά μόνον την απουσία κάθε δικαιοδοσίας η οποία προέρχεται από μία διεθνή αρχή μέσα στην ανοιχτή θάλασσα. Τούτο επειδή ακριβώς η ανοιχτή θάλασσα είναι ελεύθερη για χρήση από όλα τα κράτη. Από την άλλη όμως πλευρά, λόγω της αναγκαιότητας να υπάρξει δικαιοδοσία στα πλοία που πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα, το ζήτημα της δικαιοδοσίας μετατίθεται στα κράτη υπό την εξής έννοια: το κάθε κράτος έχει το δικαίωμα -αλλά και την υποχρέωση- να ασκεί δικαιοδοσία στα πλοία που φέρουν τη σημαία του ενώ πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα. Είναι η λεγομένη αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας σύμφωνα με την οποία, τα πλοία υπόκεινται κατ' αρχήν στην κρατική έννομη τάξη του κράτους της σημαίας όσο πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα (αρ. 10 της Σύμβασης της Γενεύης των Ανοιχτών Θαλασσών[8] και το αρ. 94 της Σύμβασης ΔΘ). Σύμφωνα με την εν λόγω αρχή, όλα τα πλοία που πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα υπόκεινται στο δίκαιο του κράτους της σημαίας το οποίο παρέχει σε αυτά την εθνικότητά του, εγκαθιδρύει το νομικό του καθεστώς και δημιουργεί τη βάση για την άσκηση της νομικής δικαιοδοσίας επί των ανοιχτών θαλασσών. Η δικαιοδοσία του κράτους έχει διττό χαρακτήρα: αφορά τόσο το πλοίο ως αντικείμενο εκμεταλλεύσεως όσο και τους εργαζομένους σε αυτό ως προς τις εργασιακές

6. Βλ. Ε. Ρούκουνα, Διεθνές Δίκαιο, τ. ΙΙ, Α. Σάκκουλας, Αθήνα, 1982, σελ. 173, Ι. Σπυρόπουλου, Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον, Τύποις "ΠΥΡΣΟΥ" Α.Ε., Αθήνα, 1940, σελ. 178
7. Βλ. άρθρο 87 Σύμβασης ΔΘ
8. Βλ. Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα, 1958, 450 United Nations Treaty Series 82

τους σχέσεις κλπ. Πέραν, όμως, της δικαιοδοσίας του κράτους στο πλοίο, υπάρχουν και δεσμεύσεις που αφορούν στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως όμως και υποχρεώσεις προς το πλοίο. Έτσι, το κράτος σημαίας υποχρεούται να παρέχει διπλωματική προστασία αντίστοιχη με των πολιτών του όταν εργάζονται σε τρίτη χώρα και τεχνική και ιατρική βοήθεια στο πλήρωμα ανεξάρτητα, μάλιστα, από την εθνικότητα των μελών κ.α.[9].



Η αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας για μεγάλο διάστημα βασιζόταν σε πλάσμα δικαίου κατά το οποίο το κάθε πλοίο αποτελούσε έδαφος του κράτους που έπλεε στη θάλασσα. Οι υποστηριχτές της συγκεκριμένης θεωρίας -της οιονεί εδαφικότητας του πλοίου (territoriality of vessel)- το χαρακτηρίζουν είτε σαν "πλωτό νησί" ή σαν "αποσπασμένο τμήμα εδάφους" του κράτους, το οποίο φέρει τη σημαία του κράτους στο οποίο το "έδαφος" ανήκει. Η βασική επιχειρηματολογία της θεωρίας είναι ότι κανένα κράτος δεν ασκεί κυριαρχική εξουσία στην ανοιχτή θάλασσα και ότι η κρατική εξουσία ασκείται μόνο στο έδαφος του κράτους, τα πράγματα και τα πρόσωπα. Λόγω αυτών το πλοίο θεωρείται μεταφορά ή νομικό πλάσμα (fictio) και με αυτή την έννοια το κράτος της σημαίας ασκεί νομική εξουσία για οποιαδήποτε πράξη συμβαίνει πάνω στο πλοίο σαν να την ασκούσε στο έδαφός του.

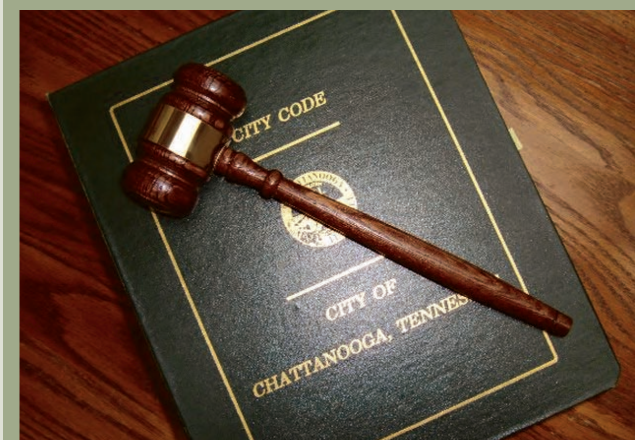
Η θεωρία της οιονεί εδαφικότητας του πλοίου, που εγκαταλείφθηκε πλέον από την επιστήμη, έχει δεχθεί αυστηρή κριτική η οποία εστιάζεται στα εξής σημεία: Εφόσον το πλοίο είναι οιονεί έδαφος θα έπρεπε να έχει και αιγιαλίτιδα ζώνη στον αέρα ή / και υπέδαφος που, όμως, δεν έχει. Ακόμη στο γεγονός ότι, το ζήτημα της δικαιοδοσίας διαφοροποιείται εφόσον το πλοίο ευρίσκεται στα χωρικά ύδατα (βλ. αβλαβή διέλευση) ή στον λιμένα τρίτου κράτους. Προφανώς, εάν το πλοίο αποτελούσε οιονεί έδαφος, το τρίτο κράτος ούτε στην πρώτη αλλά ούτε και στη δεύτερη περίπτωση θα είχε καμία εξουσία επ' αυτού. Επειδή, επιπρόσθετα, η θεωρία της οιονεί εδαφικότητας του πλοίου δεν μπορεί να εξηγήσει φαινόμενα όπως αυτό της συνεχούς καταδίωξης ή το δικαίωμα νηοψίας (βλ. παρακάτω) που ασκούν πολεμικά πλοία σε εμπορικά μέσα στην ανοιχτή θάλασσα. Προφανώς, εφόσον το πλοίο ήταν οιονεί έδαφος καμία εξουσία δεν θα μπορούσε να ασκηθεί σε αυτό η οποία δεν θα προερχόταν από τις αρχές του κράτους της σημαίας. Ας σημειωθεί, τέλος, ότι η ίδια θεωρία θα μπορούσε να οδηγήσει στην επικίνδυνη θέση ότι, εφόσον ένα πλοίο βρίσκεται στα χωρικά ύδατα ή τον λιμένα τρίτου κράτους, δεν μπορεί να ασκήσει καμία απολύτως δικαιοδοσία αφού το πλοίο αποτελεί ουσιαστικά έδαφος άλλου κράτους. Κάτι, το οποίο όμως δεν ισχύει. Η κρατούσα θεωρία για το ζήτημα της δικαιοδοσίας του πλοίου

9. Βλ. Ε. Ρούκουνα, Διεθνές Δίκαιο..., σελ. 133

στην ανοιχτή θάλασσα βασίζεται εν πολλοίς στη θεωρία της αρμοδιότητας και στη διαιρετή κυριαρχία[10]. Υπενθυμίζεται στο σημείο αυτό το ζήτημα της άσκησης κρατικής δικαιοδοσίας στο έδαφος του κράτους (βλ. καταναγκασμός). Με αυτή την έννοια είναι αυτονόητο ότι η δικαιοδοσία του κράτους Α δεν θα μπορούσε επουδενί να ασκηθεί σε κράτος Β χωρίς τη συγκατάθεση του τελευταίου. Όμως, στην ανοιχτή θάλασσα το όλο ζήτημα τίθεται διαφορετικά. Τούτο διότι, η ανοιχτή θάλασσα δεν ανήκει κυριαρχικά σε κανένα κράτος. Συνακόλουθα, ενώ για την άσκηση δικαιοδοσίας από ένα κράτος Α στο έδαφος κράτους Β θα ήταν αναγκαία η συναίνεση του κράτους Β, για την ανοιχτή θάλασσα (που δεν ανήκει σε κανένα), δεν απαιτείται η συναίνεση κανενός παρά μόνον -αν δύναται να λεχθεί- του διεθνούς δικαίου και με αυτή την έννοια "η συγκατάθεση όλων των κρατών της γης"[11]. Επειδή όμως το διεθνές δίκαιο δεν μπορεί να ασκήσει την αναγκαία για το πλοίο δικαιοδοσία, το οποίο αποτελεί ας σημειωθεί μία μικρή αυτάρκη ανθρώπινη κοινωνία και ένα σύνολο αγαθών της οποίας η συντήρηση είναι ευθύνη του δικαίου, οδηγείται σε μια πιο φυσιολογική[12] και θα λέγαμε αναγκαία λύση. Αναθέτει στο κράτος, που από την άποψη του γενικού συμφέροντος ευρίσκεται πλησιέστερα στο ταξιδεύον πλοίο την άσκηση δικαιοδοσίας επ’ αυτού, δηλαδή στο κράτος της σημαίας του πλοίου. Από αυτήν όμως την προσέγγιση προκύπτει ότι, η δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας δεν είναι μόνο δικαίωμα αλλά και υποχρέωση προς την ανθρώπινη κοινωνία που διαβιώνει στο πλοίο και με αυτή την έννοια είναι αδύνατη η παραίτηση του κράτους από αυτή την υποχρέωση.

Η υπόθεση Lotus

Τη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας επιχείρησε - θα λέγαμε ανεπιτυχώς -να προσδιορίσει το Διαρκές Δικαστήριο Διεθνούς Δικαίου- ΔΔΔΔ (Permanent Court of International Justice), σε μία απόφασή του η οποία πέραν του ότι εκδόθηκε με οριακή πλειοψηφία (τη διπλή ψήφο του προέδρου), δέχθηκε παράλληλα την αυστηρή κριτική της επιστήμης και για τούτο το λόγο δεν ενσωματώθηκε στο θετικό διεθνές δίκαιο. Η απόφαση του δικαστηρίου για την υπόθεση Lotus[13] έχει ως εξής: Στις 2 Αυγούστου του 1926, βόρεια της Μυτιλήνης, βυθίστηκε το τουρκικό πλοίο Boz - Court μετά από σύγκρουση με το γαλλικό πλοίο Lotus, με αποτέλεσμα να βρουν τον θάνατο οκτώ Τούρκοι που επέβαιναν σε αυτό. Όταν το Lotus έφθασε με ρήγματα στην Κωνσταντινούπολη, οι τουρκικές αρχές άσκησαν ποινική δίωξη βάσει της τουρκικής νομοθεσίας τόσο στον Τούρκο πλοίαρχο του Boz - Court όσο και στον Γάλλο ύπαρχο που κατά τον χρόνο της σύγκρουσης εκτελούσε βάρδια στο



10. Για την έννοια της κρατικής κυριαρχίας βλ. Κ. Ιωάννου et.al., Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Οι Φορείς Δικαιωμάτων..., σελ. 48
11. Βλ. Η. Κρίσπη, Τα Εμπορικά Πλοία εις την Ελευθέραν Θάλασσαν, Εκδ. Οίκος "Το Νομικόν" Ν. Α. Σάκκουλας, Αθήναι, 1957, σελ. 59
12. Brierly, The Law of Nations, 1949, σελ. 225
13. Βλ. PCIJ Series A, 10 και PCIJ Series C No 13 (II)

Lotus. Η διαφορά οδηγήθηκε στο ΔΔΔΔ μετά τις διαμαρτυρίες της Γαλλίας και την υπογραφή συνυποσχετικού μεταξύ Γαλλίας - Τουρκίας. Σύμφωνα με την άποψη που υποστήριξε η Γαλλία, η άσκηση δικαιοδοσίας θα έπρεπε να βασίζεται σε κανόνα του διεθνούς δικαίου, ενώ σύμφωνα με την τουρκική άποψη, τα κράτη μπορούν να ασκούν δικαιοδοσία -είναι δηλαδή λόγω της κυριαρχίας τους ελευθέρα-, στον βαθμό που αυτή η δικαιοδοσία δεν είναι σαφώς αντίθετη στο διεθνές δίκαιο. Με αυτή την έννοια, η διεθνής δικαιοδοσία του κάθε κράτους ασκείται δυνάμει της εσωτερικής νομοθεσίας του κράτους, παρόλο που το διεθνές δίκαιο μπορεί να την περιορίσει. Σε κάθε, όμως, περίπτωση, εφόσον ο κανόνας του διεθνούς δικαίου δεν υφίσταται τα κράτη ασκούν ελεύθερα τη σχετική δικαιοδοσία.

Στην απόφασή του το δικαστήριο υιοθέτησε σε ένα βαθμό την τουρκική θέση, επισημαίνοντας ότι το διεθνές δίκαιο "*δεν περιέχει γενική απαγόρευση ότι τα κράτη δεν μπορούν να εκτείνουν την εφαρμογή των νόμων τους και τη δικαιοδοσία των δικαστηρίων τους σε πρόσωπα, πράγματα και πράξεις εκτός των εδαφών τους. Το διεθνές δίκαιο καταλείπει στα κράτη ένα ευρύ πεδίο διάκρισης στο ζήτημα αυτό, το οποίο περιορίζεται, σε ορισμένες περιπτώσεις, με απαγορευτικούς κανόνες. Ως προς τις λοιπές περιπτώσεις, κάθε κράτος παραμένει ελεύθερο να υιοθετήσει τις αρχές που το ίδιο θεωρεί ως καλύτερες και πιο κατάλληλες ... Αυτό το οποίο απαιτείται από ένα κράτος είναι να μην υπερβεί τα όρια που το διεθνές δίκιο θέτει στη δικαιοδοσία του. Μέσα στα όρια αυτά η άσκηση της δικαιοδοσίας θεμελιώνεται στην κυριαρχία του ... [πάντως] η δικαιοδοσία του κράτους δεν μπορεί να ασκηθεί έξω από το έδαφός του, παρά μόνον δυνάμει ενός επιτρεπτικού κανόνα του διεθνούς δικαίου*"[14]. Ας σημειωθεί ότι η αντίφαση που προκύπτει στην παραπάνω απόφαση οφείλεται στο γεγονός ότι το ΔΔΔΔ αντιμετώπισε το τουρκικό πλοίο ως κατά πλάσμα δικαίου τουρκικό έδαφος[15].

Στην υπόθεση Lotus το ΔΔΔΔ κατέληξε στην "επικίνδυνη θεωρία" ότι, το κράτος της σημαίας του οποίου οι πολίτες έχουν θιγεί μπορεί να τιμωρεί τα αδικήματα που διαπράχθηκαν στην ανοιχτή θάλασσα με βάση την εσωτερική του νομοθεσία. Η Σύμβαση των Βρυξελλών του 1952 ανέτρεψε τη θεωρία που επιχείρησε να αναπτύξει το ΔΔΔΔ στον βαθμό που το κράτος του οποίου οι πολίτες έχουν θιγεί μπορεί να ασκήσει σε βάρος τους ποινική δίωξη, όχι όμως να τους συλλάβει και να τους προσάγει ενώπιον των δικών του δικαστηρίων όπως έπραξε η Τουρκία στην περίπτωση του πλοίου Lotus. Σχετική είναι η ρύθμιση του άρθρου 97 της Σύμβασης ΔΘ η



14. Βλ. Κ. Ιωάννου et.al., Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Αρμοδιότητες..., σελ. 18-9.
15. Βλ. ό.π.

οποία υιοθετώντας τη διάταξη της Σύμβασης των Βρυξελλών του 1952, επιβεβαίωσε την αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας για σύγκρουση στην ανοιχτή θάλασσα και τη συντρέχουσα αρμοδιότητα του κράτους του οποίου ο πολίτης προέβη στο αδίκημα. Σύμφωνα με το άρθρο 97 της Σύμβασης ΔΘ με τίτλο "[π]οινική δικαιοδοσία σε περιπτώσεις σύγκρουσης ή άλλου θαλάσσιου επεισοδίου",

1. Σε περίπτωση σύγκρουσης ή άλλου θαλάσσιου επεισοδίου αναφορικά με πλοίο στα διεθνή ύδατα που επισείει την ποινική ή πειθαρχική ευθύνη του πλοιάρχου ή τυχόν άλλου μέλους του πληρώματος, καμία πειθαρχική ή ποινική δίωξη δεν μπορεί να ασκηθεί εναντίον αυτού παρά μόνον ενώπιον των δικαστικών ή διοικητικών αρχών είτε του Κράτους της σημαίας, είτε του Κράτους του οποίου το άτομο αυτό έχει την υπηκοότητα.
2. Σε θέματα πειθαρχίας, το Κράτος το οποίο χορήγησε το δίπλωμα πλοιάρχου ή το πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας ή την άδεια ασκήσεως είναι το μόνο αρμόδιο, τηρώντας την πρέπουσα νομική διαδικασία, για την αφαίρεση των πιστοποιητικών αυτών, ακόμη και αν ο κάτοχος δεν είναι υπήκοος του κράτους που τα χορήγησε.
3. Σύλληψη ή κράτηση πλοίου, ακόμη και εις εκτέλεση ανακριτικού έργου, δεν μπορεί να διαταχθεί από αρχή άλλη, εκτός από εκείνη του Κράτους τα σημαίας του πλοίου.

Εξαιρέσεις από την αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας στην ανοιχτή θάλασσα

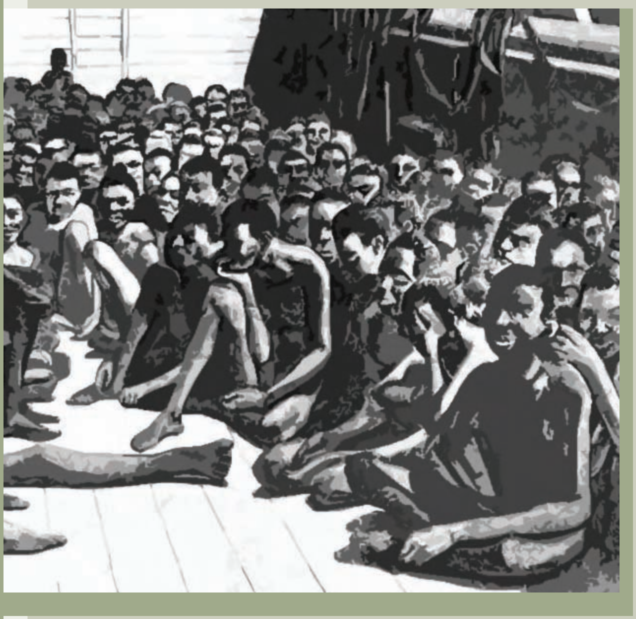
Όπως ήδη αναφέρθηκε κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκήσει κυριαρχική εξουσία στην ανοιχτή θάλασσα. Συνακόλουθα, άσκηση εξουσίας σε ένα εμπορικό πλοίο θα μπορούσε να ασκήσει μόνον πλοίο του κράτους της σημαίας και τούτο με συγκεκριμένους όρους. Για συγκεκριμένα, ωστόσο, αδικήματα, η Σύμβαση ΔΘ δίνει τη δυνατότητα σε πολεμικά πλοία ή σε πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία να ασκούν δικαιοδοσία. Αυτές οι περιπτώσεις λειτουργούν ως εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας καθιερώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο "οικουμενική αρμοδιότητα, δηλαδή αρμοδιότητα όλων των κρατών. Στις περιπτώσεις αυτές δεν εξετάζεται κατά πόσο ή όχι υπάρχει σύνδεσμος αρμοδιότητας προς ορισμένο κράτος. Αρκεί ότι συντρέχουν ορισμένες περιστάσεις που καθορίζονται στους σχετικούς διεθνούς κανόνες. Οι περιστάσεις αυτές αφορούν κυρίως την άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας και αναφέρονται στη διάπραξη ορισμένων εγκλημάτων τα οποία αποκαλούνται "διεθνή", όπως η πειρατεία, η γενοκτονία, το δουλεμπόριο, καθώς και ορισμένα εγκλήματα πολέμου. Η αναγνώριση της οικουμενικής δικαιοδοσίας των κρατών οφείλεται στο γεγονός ότι η διεθνής έννομη τάξη δεν διαθέτει αυτοτελείς μηχανισμούς καταστολής και τιμωρίας



ορισμένων πράξεων, που θεωρούνται ότι στρέφονται κατά της διεθνούς κοινωνίας ως συνόλου. Τα κράτη έτσι αναλαμβάνουν εκείνα να καταστείλουν τα εγκλήματα αυτά, ανεξάρτητα αν υπάρχει ή όχι συγκεκριμένος σύνδεσμος με την εθνική έννομη τάξη. Πάντως η οικουμενική δικαιοδοσία επειδή είναι συντρέχουσα (για μια δηλαδή ενέργεια ή κατάσταση έχουν δικαιοδοσία όλα τα κράτη) είναι ενδεχόμενο να δημιουργήσει προβλήματα σύγκρουσης"[16].

Σε τρεις τέτοιες περιπτώσεις η Σύμβαση ΔΘ δίνει τη δυνατότητα σε πολεμικά πλοία ή σε πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία να ασκούν δικαιοδοσία ως εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας. Αυτές είναι οι ακόλουθες: η νηοψία, η συνεχής καταδίωξη και η πειρατεία. Η πειρατεία, ειδικότερα, είναι το πρώτο έγκλημα που έδωσε τη δυνατότητα ποινικής καταστολής του σε οιοδήποτε κράτος στη ανοικτή θάλασσα, σύμφωνα κατ' αρχήν με το εθιμικό διεθνές δίκαιο. Αφορά την περίπτωση οικουμενικής δικαιοδοσίας στην ακραία έκφανσή της, στο μέτρο που στις περιπτώσεις πειρατείας δεν αναζητείται τόσο των δραστών, όσο και των θυμάτων με συγκεκριμένο κράτος. Διαφορετικά τίθεται το ζήτημα στην περίπτωση της λεγομένης "περιορισμένης οικουμενικής δικαιοδοσίας", κατά την οποία θεωρείται ως ελάχιστος σύνδεσμος η διαμονή του κατηγορουμένου στο κράτος που κινεί την ποινική δίωξη[17].

1. Η νηοψία



Σε ορισμένες περιπτώσεις που συνδέονται με ύποπτες κινήσεις συγκεκριμένου ιδιωτικού πλοίου, ακόμη και αυτό έχει διαφορετική σημαία, πολεμικά πλοία έχουν τη δυνατότητα να σταματήσουν ιδιωτικά πλοία στην ανοιχτή θάλασσα - με εξαίρεση όσα χαίρουν ετεροδικίας (κατά βάση τα δημόσιας εξουσίας πλοία). Ειδικότερα, εφόσον υπάρχει σοβαρή υποψία ότι το πλοίο επιδίδεται σε πειρατεία, σε δουλεμπόριο ή σε παράνομες εκπομπές (βλ. το άρθρο 109), δεν έχει εθνικότητα ή αρνείται να υψώσει τη σημαία του, το πολεμικό πλοίο έχει δικαιοδοσία να προβεί σε έλεγχο. Η διενέργεια, ωστόσο, του ελέγχου θα πρέπει να είναι διακριτική ενώ για την περίπτωση που η έρευνα αποδειχθεί άκαρπη το κράτος της σημαίας υπέχει ευθύνη στο "ύποπτο" πλοίο για την αποζημίωση που τυχόν υπέστη. Στο άρθρο 110 που έχει τίτλο "Δικαίωμα νηοψίας", αναφέρεται σχετικά:

16. Βλ. Κ. Ιωάννου & Α. Στρατή, Εισηγήσεις Δικαίου της Θάλασσας, τ. Α', Αθήνα-Κομοτηνή, Α. Σάκκουλας, 1996, σελ. 222 επ.
17. ό.π., Μ. Μαρούδα, "Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα" ..., σελ. 38

α. Εκτός από περιπτώσεις επέμβασης δυνάμει εξουσιών που προβλέπονται από συνθήκη, πολεμικό πλοίο που συναντά στην ανοικτή θάλασσα ξένο πλοίο, εκτός από τα πλοία που απολαύουν πλήρους ετεροδικίας σύμφωνα με άρθρα 95 και 96, δεν δικαιούται να σταματήσει για έλεγχο εκτός αν υπάρχει βάσιμος λόγος υποψίας ότι:

(1) το πλοίο επιδίδεται σε πειρατεία
(2) το πλοίο επιδίδεται σε δουλεμπόριο
(3) το πλοίο επιδίδεται σε παράνομες εκπομπές και το Κράτος της σημαίας του πολεμικού πλοίου έχει δικαιοδοσία σύμφωνα με το άρθρο 109
(4) το πλοίο δεν έχει εθνικότητα ή
(5) αν και φέρει ξένη σημαία ή αρνείται να υψώσει τη σημαία του, αυτό έχει στην πραγματικότητα την ίδια εθνικότητα με το πολεμικό.



β. Στις περιπτώσεις της πιο πάνω παραγράφου 1, το πολεμικό πλοίο μπορεί να προβεί σε εξακρίβωση του δικαιώματος του πλοίου να φέρει τη σημαία του. Για το σκοπό αυτό, μπορεί να στείλει λέμβο υπό τη διοίκηση αξιωματικού στο ύποπτο πλοίο. Αν μετά τον έλεγχο των εγγράφων η υπόνοια εξακολουθεί να υπάρχει, μπορεί να προβεί σε περαιτέρω έρευνα πάνω στο πλοίο, η οποία θα πρέπει να γίνει με κάθε δυνατή διάκριση.

γ. Αν οι υπόνοιες αποδειχθούν αβάσιμες και με την προϋπόθεση ότι το πλοίο στο οποίο έχει γίνει η έρευνα δεν έχει διαπράξει οτιδήποτε που να δικαιολογεί τις υπόνοιες αυτές, θα αποζημιωθεί για κάθε απώλεια ή ζημιά που μπορεί να υπέστη.

δ. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται mutatis muntandis σε στρατιωτικά αεροσκάφη.

ε. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται επίσης σε οποιαδήποτε άλλα δεόντως εξουσιοδοτημένα πλοία ή αεροσκάφη που έχουν εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία.

2. Η συνεχής καταδίωξη

Συνεχής καταδίωξη ονομάζεται το δικαίωμα κάθε πολεμικού ή κρατικού πλοίου ή αεροσκάφους να καταδιώξει ξένο πλοίο για παραβίαση των νόμων και κανονισμών του παρακτίου κράτους μέσα στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα ζώνη, τη συνορεύουσα ζώνη, την αποκλειστική οικονομική ζώνη ή την υφαλοκρηπίδα. Σύμφωνα με το άρθρο 111 της Σύμβασης ΔΘ που φέρει τίτλο "Δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης", "[η] συνεχής καταδίωξη ξένου πλοίου μπορεί να γίνεται όταν οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου Κράτους έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο παραβίασε τους νόμους και τους κανονισμούς του κράτους αυτού. Η συνεχής καταδίωξη μπορεί να αρχίσει όταν το ξένο πλοίο ή μία από τις λέμβους του βρίσκεται στα εσωτερικά ύδατα, αρχιπελαγικά ύδατα, στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη του καταδιώκοντος Κράτους, και μπορεί να συνεχισθεί και έξω από τη χωρική θάλασσα ή τη συνορεύουσα ζώνη μόνο αν η καταδίωξη αυτή δεν έχει διακοπεί. Δεν είναι απαραίτητο, κατά τη διάρκεια που το ξένο πλοίο βρίσκεται μέσα στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη και διατάσσεται να σταματήσει, το πλοίο που δίνει τη διαταγή να βρίσκεται επίσης μέσα στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη. Αν το ξένο πλοίο βρίσκεται μέσα σε συνορεύουσα ζώνη, όπως αυτή καθορίζεται στο άρθρο 33, η δίωξη μπορεί να επιχειρηθεί μόνο για παραβιάσεις των δικαιωμάτων για προστασία των οποίων καθιερώθηκε η ζώνη αυτή ... ". Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης διατυπώθηκε πρώτη φορά σε διμερή συμβατικά κείμενα ΗΠΑ και Μ. Βρετανίας τη δεκαετία του 1930 τα οποία είχαν αντικείμενο την πάταξη της ποτοαπαγόρευσης έξω από τα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ που εκείνη την εποχή έφθαναν τα 3 ναυτικά μίλια. Η βύθιση ύποπτου πλοίου από πολεμικά πλοία των ΗΠΑ οδήγησε το ζήτημα της συνεχούς καταδίωξης σε αμερικανο -βρετανική επιτροπή διαιτησίας, η οποία επέκρινε την έκταση του δικαιώματος συνεχούς καταδίωξης - καθόσον οδήγησε στη βύθιση του ύποπτου πλοίου-, χωρίς, ωστόσο, να αμφισβητήσει αυτό καθαυτό το δικαίωμα των ΗΠΑ στη συνεχή καταδίωξη πλοίου έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη[18].

3. Η πειρατεία

Για την περίπτωση της πειρατείας ακολουθεί ειδικότερη ανάλυση.

Η περίπτωση της πειρατείας

Στον ορισμό της πειρατείας αναφέρεται το άρθρο 101 με τίτλο "Ορισμός της πειρατείας" με τον ακόλουθο τρόπο:

Πειρατεία συνιστούν οι ακόλουθες πράξεις:

(α) κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που κατευθύνεται:

(i) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό.
(ii) εναντίον πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε

18. Βλ. Κ. Ιωάννου & Α. Στρατή, Εισηγήσεις Δικαίου της Θάλασσας..., σελ. 192επ.

τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.



(β) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό.

(γ) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο (α) ή (β) αυτού του άρθρου.

Το άρθρο 103 αναφέρεται στον "ορισμό του πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους". Σύμφωνα με το άρθρο αυτό,

πλοίο ή αεροσκάφος θεωρείται ως πειρατικό αν τα πρόσωπα, που ασκούν τον πραγματικό έλεγχο σ' αυτό, το προορίζουν για να διαπράξουν μία από τις πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 101. Το ίδιο ισχύει και αν το πλοίο ή το αεροσκάφος έχει χρησιμοποιηθεί για να διαπραχθεί οποιαδήποτε τέτοια πράξη, για όσο χρονικό διάστημα αυτό παραμένει κάτω από την έλεγχο των προσώπων που είναι υπεύθυνα.

Δικαιολογητική βάση για την εξαίρεση από την αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας στην ανοιχτή θάλασσα αποτελεί το γεγονός ότι, ένα πειρατικό πλοίο είτε δεν έχει σημαία είτε έχει αλλά ουσιαστικά λόγω των πράξεών του ενεργεί αντίθετα προς τη νόμιμη συμπεριφορά που επιβάλλει η κατοχή της σημαίας. Με αυτή την έννοια το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει σε πολεμικά πλοία ή πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία την επέμβαση στα πειρατικά πλοία για την καταστολή της πειρατείας[19]. Τούτο προβλέπει το άρθρο 107 της Σύμβασης ΔΘ, με τίτλο "[π]λοία και αεροσκάφη δικαιούμενα να προβούν σε κατάσχεση για λόγους πειρατείας", κατά το οποίο η κατάσχεση,

μπορεί να γίνει μόνο από πολεμικά πλοία ή στρατιωτικά αεροσκάφη, ή από άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό.

Είναι, μάλιστα, ενδιαφέρον ότι σύμφωνα με το άρθρο 105 της Σύμβασης ΔΘ με τίτλο "Κατάσχεση πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους",

Κάθε Κράτος μπορεί να κατάσχει ένα πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος στην ανοικτή θάλασσα ή σε άλλο μέρος έξω από την δικαιοδοσία οποιουδήποτε άλλου Κράτους, ως και ένα πλοίο ή αεροσκάφος που έχει κυριευθεί και ελέγχεται από πειρατές, και να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατάσχει τα περιουσιακά στοιχεία τους πάνω στο πλοίο. Τα δικαστήρια του Κράτους που ενήργησε την κατάσχεση μπορούν να αποφασίσουν αφ' ενός μεν για τις

19. Βλ. Ε. Ρούκουνα, Διεθνές Δίκαιο..., σελ. 185

ποινές που θα επιβληθούν, αφ' ετέρου δε για τα μέτρα που θα ληφθούν σχετικά με τα πλοία, τα αεροσκάφη ή τα περιουσιακά στοιχεία, επιφυλασσομένων των δικαιωμάτων τρίτων μερών που ενεργούν με καλή πίστη.

Εφόσον, πάντως, η έρευνα για την καταστολή της πειρατείας αποβεί άκαρπη, σύμφωνα με το άρθρο 106 που φέρει τίτλο "Ευθύνη για κατάσχεση χωρίς επαρκή στοιχεία", το κράτος του οποίου το πλοίο πραγματοποίησε την έρευνα υπέχει ευθύνη. Αναφέρεται ακριβώς ότι,

Σε περίπτωση που η κατάσχεση πλοίου ή αεροσκάφους υπόπτου για πειρατεία έχει γίνει χωρίς να υπάρχουν επαρκή στοιχεία που να τη δικαιολογούν, το Κράτος το οποίο προέβη στην κατάσχεση ευθύνεται απέναντι του Κράτους του οποίου την εθνικότητα φέρει το πλοίο ή το αεροσκάφος, για κάθε απώλεια ή ζημιά που προκλήθηκε από την κατάσχεσή του.



Σύμφωνα κατ' αρχάς με τον ορισμό για την πειρατεία, προκύπτουν τρεις προϋποθέσεις για τη στοιχειοθέτησή της ως διεθνούς εγκλήματος jure gentium:

" Να υφίσταται πράξη παράνομης βίας ή κράτησης ή διαρπαγής (λεηλασίας). Ορθά επισημαίνεται ότι η διατύπωση "παράνομη βία" αποτελεί ταυτολογία, στο μέτρο που κάθε πράξη βίας είναι παράνομη στο διεθνές δίκαιο, εφόσον δεν αποτελεί νόμιμη άμυνα[20].

" Αυτή η παράνομη πράξη να διενεργείται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου. Πρόδηλα, δε νοείται ως πειρατεία η βία προέρχεται από πολεμικό ή δημόσιο πλοίο σε βάρος άλλου πλοίου. Θα μπορούσε, ωστόσο, να θεωρηθεί πειρατεία παράνομη πράξη στην οποία προέβη είτε πολεμικό πλοίο το οποίο έχουν καταλάβει στασιαστές (αρ. 102 της Σύμβασης ΔΘ), είτε δημόσιο πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία μη διεθνούς αναγνωρισμένης οντότητας. Τούτο συνέβη τον Μάιο του 1975, όταν το εμπορικό πλοίο Mayarez με σημαία των ΗΠΑ συνελήφθη από περιπολικό της Καμπότζης στον Κόλπο του Σιάμ στην ανοικτή θάλασσα 60 ναυτικά μίλια από τις ακτές της Καμπότζης, κατά την περίοδο των Ερυθρών Χμέρ. Καθώς το καθεστώς του Πολ Ποτ δεν είχε κερδίσει τη διεθνή αναγνώριση από υψηλό αριθμό κρατών, οι ΗΠΑ θεώρησαν τη σύλληψη ως πειρατεία jure gentium[21].

" Να λαμβάνει χώρα "στην ανοικτή θάλασσα" ή σε "τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους". Εννοείται ότι πειρατεία jure gentium έχουμε και στην ΑΟΖ ή στη συνορεύουσα ζώνη, εφόσον ή δίωξή της δεν

20. Βλ. Κ. Ιωάννου & Α. Στρατή, Εισηγήσεις Δικαίου της Θάλασσας ..., σελ. 224
21. Βλ. Μ. Μαρούδα, "Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα"..., σελ. 41

συγκρούεται με τα κυριαρχικά δικαιώματα του παρακτίου κράτους στην ΑΟΖ ή στις συγκεκριμένες αρμοδιότητες του στη συνορεύουσα ζώνη που έχει υιοθετήσει[22].

" Η διάπραξη των παρανόμων πράξεων να λαμβάνει χώρα από πλοίο σε πλοίο, αποκλείοντας, έτσι, παράνομες πράξεις που εκδηλώνονται εξαρχής στο πλοίο - στόχος. Έτσι, η στάση μελών του πληρώματος ή πράξεις βίας από τους επιβάτες δεν εντάσσονται στο εννοιολογικό πεδίο της πειρατείας του άρθρου 103.

Έχει ενδιαφέρον η περίπτωση του Santa Maria, κρουαζιερόπλοιου με σημαία Πορτογαλίας. Στις 22 Ιανουαρίου 1961 κατελήφθη από ενόπλους οι οποίοι επιβιβάσθηκαν αρχικά ως επιβάτες. Αφού σκότωσαν μέλη του πληρώματος δήλωσαν ότι διεξάγουν επαναστατικό αγώνα απέναντι στο δικτατορικό καθεστώς του Salazar της Πορτογαλίας. Μετά από διαπραγματεύσεις με αμερικανικά πλοία που προσέγγισαν το Santa Maria οι ένοπλοι αποβιβάσθηκαν στη Βραζιλία, όπου και τους χορηγήθηκε πολιτικό άσυλο. Η πράξη τους δε δεν θεωρήθηκε ως πειρατεία jure gentium γιατί ακριβώς έλαβε χώρα στο ίδιο πλοίο και όχι έναντι πλοίου[23]. Κατ' αυτό τον τρόπο, όμως, αποκλείεται μεγάλος αριθμός τρομοκρατικών πράξεων επειδή ακριβώς λαμβάνουν χώρα εξαρχής στο ίδιο πλοίο και όχι έναντι άλλου πλοίου. Πολύ περισσότερο που οι δράστες αυτών των πράξεων δεν εμφανίζουν ιδιοτελή κίνητρα αλλά πολιτικά.



Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση του ιταλικού πλοίου Achille Lauro (1985), το οποίο κατελήφθη από μέλη του Μετώπου για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης. Οι συγκεκριμένοι επιβιβάστηκαν αρχικά ως επιβάτες και σε κάποιο σημείο του ταξιδίου, ανέλαβαν τον έλεγχο του πλοίου. Κρατώντας ως ομήρους τους επιβάτες, εκτόξευσαν απειλές ότι θα ανατίναζαν το πλοίο εφόσον το Ισραήλ δεν απελευθέρωνε 50 Παλαιστινίους κρατούμενους. Όταν το αίτημά τους απορρίφθηκε, σκότωσαν έναν Αμερικανοεβραίο επιβάτη που επέβαινε σε αναπηρικό καροτσάκι, τον οποίο στη συνέχεια πέταξαν στη θάλασσα. Αν και οι ΗΠΑ χαρακτήρισαν την πράξη ως πειρατεία, οι δράστες καταδικάσθηκαν από ιταλικά δικαστήρια για πράξεις τρομοκρατίας. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι σε εκείνη τη χρονική συγκυρία τρομοκρατικές πράξεις σε πλοίο δεν σε συνιστούσαν διεθνές έγκλημα. Και είναι ακριβώς ο λόγος που η ιταλική κυβέρνηση ανέλαβε πρωτοβουλία η οποία οδήγησε στη Σύμβαση της Ρώμης με αντικείμενο την καταστολή παρανόμων πράξεων κατά της ασφάλειας και της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας, καλύπτοντας, έτσι, το νομικό κενό που δημιουργούσε η Σύμβαση ΔΘ. Ωστόσο, αν και περιγράφει στις παράνομες πράξεις τρομοκρατικές ενέργειες που εκδηλώνονται σε πλοίο, δεν καθιερώνει οικουμενική δικαιοδοσία στην καταστολή τους, ενώ δεν έχει τύχει μεγάλης αποδοχής από τη διεθνή κοινότητα[24].

22. Βλ. αρ. 58 (2) της Σύμβασης ΔΘ, όπου αναφέρεται ότι οι διατάξεις των άρθρων 88-115, άρα και των άρθρων 100-107 που αφορούν την πειρατεία, εφαρμόζονται στην ΑΟΖ εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστες με το καθεστώς της ΑΟΖ. ό.π.
23. ό.π.
24. Βλ. Μ. Μαρούδα, "Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα"..., σελ. 45.

Θαλάσσιες Μεταφορές και Πειρατεία: Η Γεωπολιτική Διάσταση

Εισήγηση του Πχη Δημητρίου Δαλακλή ΠΝ Διδάσκων στον Τομέα Συστημάτων Μάχης, Ναυτικών Επιχειρήσεων, Θαλασσίων Επιστημών, Ναυτιλίας, Ηλεκτρονικών & Τηλεπικοινωνιών της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων (ΣΝΔ)



Το φαινόμενο της πειρατείας άρχισε να εμφανίζεται μαζί με τις πρώτες προσπάθειες του ανθρώπου να εκμεταλλευτεί τη θάλασσα προκειμένου να διεκπεραιώσει αποτελεσματικότερα τις μεταφορικές δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για το εμπόριο. Κατά συνέπεια χαρακτηρίζεται με ευκολία ως το αρχαιότερο διεθνές έγκλημα, ενώ διαχρονικά αποτέλεσε μια μάστιγα που έντονα ταλαιπώρησε τις θαλάσσιες μεταφορές. Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα της Μεσογείου Θάλασσας. Στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια παρατηρείται μια έντονη και διαρκή παρουσία πειρατών με αφετηρία στις απαρχές της ιστορίας και τη μυθολογία, καταλήγοντας μέχρι και τα πρώτα χρόνια δημιουργίας του νεώτερου Ελληνικού κράτους. Επίσης, θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε ότι η πειρατεία γνώρισε την κορύφωσή της στην εποχή των συγκρούσεων των μεγάλων ευρωπαϊκών αυτοκρατοριών. Κατά την εποχή των ιστιοφόρων πλοίων, πειρατές και κουρσάροι λυμαίνονταν ανελέητα και σε κάθε ευκαιρία τα ατυχή εμπορικά πλοία που συναντούσαν στις θάλασσες και ωκεανούς.

Μέχρι την έλευση του ατμού στα δρώμενα της ναυτιλίας, η πειρατεία ήταν μια από τις κύριες πηγές ανησυχίας, τόσο για τους πλοιοκτήτες και πληρώματα των πλοίων, όσο και για τις διάφορες κυβερνήσεις που παραδοσιακά επιθυμούν να επεκτείνουν τον αποτελεσματικό έλεγχο και κυριαρχία -που με ευκολία εξασκούν στη ξηρά- και στη θάλασσα. Κατά συνέπεια, όταν η τεχνολογική ωρίμανση της ανθρωπότητας το επέτρεψε, οι πολεμικοί στολίσκοι των διαφόρων χωρών με υψηλό ενδιαφέρον για την ανεμπόδιστη ναυσιπλοΐα συνέτριψαν την πειρατική δραστηριότητα και μάλιστα με αρκετά έντονο ζήλο. Ταυτόχρονα, η αρκετά αποτελεσματική αστυνόμευση σχεδόν κάθε πιθαμής της επικράτειας των από τα εμπλεκόμενα κράτη ή τους τυχόν αυτόκλητους "προστάτες" κατά το καθεστώς της αποικιοκρατίας, είχε ως αποτέλεσμα τη σχεδόν απόλυτη εξαφάνιση της πειρατείας από την θεματολογία ενδιαφέροντος της διεθνούς κοινότητας. Για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, τα πειρατικά περιστατικά ήταν εξαιρετικά σπάνια και περιορίζονταν μόνο σε πολύ συγκεκριμένες περιοχές του αναπτυσσόμενου κόσμου. Από την άλλη μεριά όμως, η κατάσταση σχετικά με την πειρατική δραστηριότητα, κατά την χρονική περίοδο που συμπίπτει με τη συμπλήρωση της πρώτης δεκαετίας του 21ου αιώνα, είναι τελείως διαφορετική σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν.

Η ασφάλεια των ανοιχτών θαλασσών τα τελευταία χρόνια δεν είναι δεδομένη. Σε τούτο έχει συντελέσει το γεγονός ότι η παγκοσμιοποίηση έχει διευρύνει το χάσμα ευημερίας Βορρά-

Νότου, κάτι που έχει άμεση επίπτωση στις πολιτικοκοινωνικές εξελίξεις στον τρίτο κόσμο. Το πλέον γνωστό παράδειγμα, το οποίο τα τελευταία τρία χρόνια έχει σαφώς στραμμένα πάνω του τα φώτα της δημοσιότητας, αποτελεί η πειρατική δραστηριότητα στον Κόλπο του Άντεν και στον Ινδικό Ωκεανό, περιοχές με άμεση γειτνίαση με τη Σομαλία[1]. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η συγκεκριμένη χώρα είναι ένα από τα φτωχότερα μέρη του κόσμου, σε συνδυασμό με τις πολύ περιορισμένες δυνατότητες της κεντρικής κυβέρνησης της χώρας να επιβάλει την ηρεμία και την τάξη στην επικράτεια της και το γενικότερο καθεστώς αστάθειας στην Ανατολική Αφρική, η πειρατεία θα συνεχίσει να αποτελεί μια ευρέως διαδεδομένη -αν όχι αναγκαία για την επιβίωση τους- δραστηριότητα για τους χειμαζόμενους κατοίκους της περιοχής.





Η ελεύθερη κίνηση των πλοίων διαμέσου της διώρυγας του Σουέζ -γεγονός που συντομεύει κατά πολύ το συνολικό δρομολόγιο τους προς τους πλέον προσφιλής λιμένες προορισμού από την Ασία προς την Δύση (δηλαδή Ευρώπη και ΗΠΑ) και αντίστροφα- αποτελεί παρελθόν. Την ίδια χρονική στιγμή, είναι εύκολο κανείς να συμπεράνει ότι δεν είναι δυνατόν να υπάρξει εφησυχασμός ότι χωρίς εξωτερικές παρεμβάσεις, τα εμπορικά πλοία θα μπορούν στο άμεσο μέλλον να χρησιμοποιούν ανεμπόδιστα την ευρύτερη περιοχή του Ινδικού. Ακόμα και για όσους δεν παρακολουθούν εκ του σύνεγγυς τις εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυτιλία, είναι εύκολο να κατανοήσουν ότι τα αυξανόμενα περιστατικά πειρατείας αναδεικνύονται στις μέρες μας σε ξεκάθαρη απειλή κατά του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ένας απαραίτητος πυλώνας για την ομαλή διεκπεραίωση του διεθνούς εμπορίου και έχοντας υπόψη τις επιπτώσεις της τρέχουσας παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, μόνο ένα βελτιστοποιημένο και τελείως ασφαλές μεταφορικό περιβάλλον μπορεί να βοηθήσει στη γρήγορη έξοδο από την παρούσα κατάσταση.

1. Η Σομαλία, έχει εκτεταμένες ακτές βόρεια, ανατολικά και νοτιοανατολικά στον Κόλπο του Άντεν και τον Ινδικό Ωκεανό αντίστοιχα, καθώς βρίσκεται στο ανατολικό άκρο της Αφρικανικής Ηπείρου, μιας περιοχής επίσης γνωστή κάτω από τον όρο "Κέρας της Αφρικής". Συνορεύει στα δυτικά και βορειοδυτικά με την Αιθιοπία και το Τζιμπουτί, ενώ στα νοτιοδυτικά με την Κένυα. Ας σημειωθεί ότι το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας ανέρχεται στα 600$ ΗΠΑ ετησίως, επίδοση που την φέρνει στις τελευταίες θέσεις της παγκόσμιας κατάταξης όσον αφορά τους δείκτες ευημερίας. Βλ. https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html, επισκεπτόμενο Νοέμβριο 2009.

Ιστορική αναδρομή στην πειρατική δραστηριότητα

1. Ομηρική Εποχή

Αναφορές για πειρατεία υπάρχουν για την περίοδο αρκετά πριν από τον 13ο αιώνα π.Χ. στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, όπου οι διάφοροι λαοί της ευρύτερης περιοχής παραμόνευαν τα εμπορικά πλοία στις θαλάσσιες διαδρομές του Αιγαίου και πλησίον της Κύπρου και Αιγύπτου. Η εμφάνιση της πειρατείας σχεδόν ταυτόχρονα με την εμφάνιση των εμπορικών συναλλαγών και την ολοένα διογκούμενη ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές υπήρξε τροχοπέδη στην ανάπτυξη του Αιγιακού πολιτισμού. Ο Θουκυδίδης (Α, 3-9), αναφέρει ότι όταν άρχισε να αναπτύσσεται η ναυτιλία, οι Κάρες και οι Φοίνικες ασχολήθηκαν με την πειρατεία. Ο Μίνωας περί το 1450 π.Χ. συγκρότησε το πρώτο στην ιστορία πολεμικό ναυτικό με τη βοήθεια του αδελφού του Ραδάμανθυ και τους έδιωξε από τις Κυκλάδες που τις είχαν κάνει λημέρια τους[2]. Αποτέλεσμα ήταν ο ίδιος να αποκτήσει θαλασσοκρατορία και από την άλλη να ελευθερωθούν οι θαλάσσιοι διάδρομοι και έτσι οι Έλληνες να μπορέσουν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους, να ασχοληθούν με ναυτικές εργασίες, να πλουτίσουν, να αποκτήσουν πόλεις (μόνιμη κατοικία που πρώτα δεν τους άφηναν οι ληστρικά και πειρατικά διαβιούντες Κάρες και Φοίνικες).

2. Κλασσική Αρχαιότητα - Ρωμαϊκά χρόνια



Στην Κλασσική Εποχή, οι Ιλλυριοί και οι Τυρρήνιοι ήταν διάσημοι πειρατές, ενώ σε ανάλογα εγχειρήματα συμμετείχαν και πολλοί Έλληνες και Ρωμαίοι. Περιβόητοι πειρατές ήταν επίσης οι Θράκες, οι οποίοι με βάση τους τη νήσο Λήμνο λυμαίνονταν όλο το Αιγαίο. Πειρατές κατά περιόδους υπήρξαν και οι Φοίνικες, οι οποίοι εκτός από τα εμπορικά αγαθά, μετέφεραν σκλάβους, κυρίως μικρά παιδιά, τα οποία άρπαζαν από παράκτιες περιοχές και στη συνέχεια τα πουλούσαν. Ωστόσο, ο 1ος αιώνας π.Χ. ήταν η κατεξοχήν περίοδος της πειρατείας, καθώς μέσα στην αναταραχή και τον πολιτικό κατακερματισμό της επχής, δημιουργήθηκαν πολλά μικρά πειρατικά κράτη, κυρίως στις ακτές της νότιας Μικράς Ασίας. Μάλιστα, θύμα των πειρατών έπεσε και ο Ιούλιος Καίσαρας σε ταξίδι του στο Αιγαίο το 75 π.Χ.. Οι πειρατές τον κράτησαν φυλακισμένο στο Φαρμακονήσι και χωρίς να γνωρίζουν την πολιτική του αξία, τον απελευθέρωσαν αφού έλαβαν ως λύτρα 50 τάλαντα χρυσού. Ο Ιούλιος Καίσαρας επέστρεψε στη Ρώμη και αφού συγκέντρωσε στρατό και στόλο, πήρε την εκδίκησή του καθώς αποβιβάστηκε στο Φαρμακονήσι, όπου κατέστρεψε τη βάση τους.

Το 68 π.Χ. οι Ρωμαίοι καταλαμβάνουν την Ιλλυρία και παράλληλα καταστρέφουν τις βάσεις των πειρατών στην ευρύτερη περιοχή, απαλλάσσοντας την Αδριατική από την δράση τους. Το 67 π.Χ. η ρωμαϊκή σύγκλητος οργάνωσε εκστρατεία υπό την ηγεσία του Πομπήιου, ο οποίος ύστερα από τρεις μήνες πολέμου

2. Ο αρχαίος Μινωικός πολιτισμός επικράτησε στο Αιγαίο, με βάση τις διευρυμένες εμπορικές συναλλαγές, όταν ο ισχυρός στόλος της Κρήτης εξασφάλισε την απόλυτη ελευθερία του εμπορίου.

κατατρόπωσε τους πειρατές στη Μεσόγειο. Η "Mare Nostrum" και το μεγαλείο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας έγινε εφικτή με την πάταξη της πειρατεία σε όλη τη Μεσόγειο[3]. Για λίγους αιώνες, το σύνολο της περιοχής ησύχασε από την δράση των πειρατών. Ωστόσο, τον 3ο αιώνα μ.Χ. Γότθοι πειρατές αρχίζουν επιθέσεις στις παράκτιες πόλεις και χωριά στη θάλασσα του Μαρμαρά και τη Μαύρη Θάλασσα και από το 264 μ.Χ. κατεβαίνουν στο Αιγαίο. Οι Γότθοι αιχμαλώτισαν χιλιάδες ανθρώπους τους οποίου και έσυραν στα σκλαβοπάζαρα.

3. Μεσαιωνικά- Αναγεννησιακά χρόνια

Τον 5ο - 6ο αιώνα μ.Χ. οι Σλάβοι που κατέβηκαν στη Βαλκανική Χερσόνησο αναβίωσαν το πειρατικό παρελθόν της Ιλλυρίας και ξεκίνησαν τη ληστρική τους δράση στην Αδριατική. Με την πάροδο των χρόνων, οι πειρατές επέκτειναν τη δράση τους, φτάνοντας στις αρχές του 9ου αιώνα έως τη Σικελία, απειλώντας ακόμη και την ίδια τη Βενετία. Ήταν τόσο έντονη η δράση τους, ώστε το εμπόριο και τα ταξίδια στην Αδριατική έγιναν επικίνδυνα και οι θαλάσσιες συγκοινωνίες παρέλυσαν. Τελικά, η Βυζαντινή αυτοκρατορία έστειλε μεγάλο στόλο κατανικώντας τους πειρατές και επανφέροντας την ηρεμία στην περιοχή. Εν τω μεταξύ, η πειρατεία εξαπλώθηκε πλέον σε συστηματική βάση σε όλη την ευρωπαϊκή ήπειρο. Στη Βόρεια Ευρώπη οι Βίκινγκ του Βορρά γίνονται από τον 8ο αιώνα μ.Χ. ο τρόμος και ο φόβος πόλων, χωριών και εμπόρων, καθώς καταστρέφουν και ληστεύουν ότι βρίσκονται στο διάβα τους και σέρνουν μαζί τους χιλιάδες αιχμαλώτους. Νοτιότερα, στη περιοχή της Μεσογείου, οι Άραβες επιδόθηκαν έντονα στην πειρατεία, τρομοκρατώντας τις παράλιες περιοχές. Κατέλαβαν μάλιστα την Κρήτη και τη Σικελία, οι οποίες και έγιναν οι βάσεις τους. Οι Σαρακηνοί Άραβες ήταν ιδιαίτερα δραστήριοι ως πειρατές και παράτολμοι στις πράξεις τους. Μάλιστα, δεν φοβήθηκαν να πολιορκήσουν το 905 μ.Χ. τη Θεσσαλονίκη την οποία κατέλαβαν και λεηλάτησαν, ενώ πούλησαν αρκετές χιλιάδες κατοίκους της πόλης ως σκλάβους. Σημαντική πειρατική δράση είχαν επίσης οι Μανιάτες και αργότερα οι Οθωμανοί και οι Αλγερινοί, ειδικότερα με τον Μπαρμπαρόσα, ο οποίος έγινε ο φόβος και ο τρόμος του Αιγαίου και της Μεσογείου γενικότερα τον 16ο αιώνα μ.Χ.[4]

4. Οθωμανική Κατοχή και Νεώτερη Ελλάδα[5]

Τον 16ο και ιδιαίτερα τον 17ο αιώνα, η πειρατεία αποτελεί κανόνα της καθημερινής ζωής. Από το Βόρειο Αιγαίο ως το Μυρτώο και το Λιβυκό πέλαγος, τα πειρατικά και κουρσάρικα καράβια παραμονεύουν. Οι ελληνικές ακτές με την ιδιαίτερη ακτογραμμή, τους βράχους, τις σπηλιές και τους πάμπολλους αθέατους όρμους αποτελούν τα ιδανικά κρησφύγετα. Ο περιηγητής Deshayes συμβουλεύει τους ταξιδιώτες με προορισμό την Κωνσταντινούπολη να αποφεύγουν το ταξίδι με πλοίο, διότι οι πειρατές καραδοκούν ανάμεσα στην Κρήτη και την Πελοπόννησο (κυρίως στον

3. Οι λέξεις "πειρατεία" και "πειρατής" προέρχονται από το αρχαίο ελληνικό ρήμα πειράω-?, το οποίο σημαίνει προσπαθώ, δοκιμάζω. Η πρώτη γραπτή εμφάνισή τους (το?ς πειρατα?ς) γίνεται σε ένα αθηναϊκό ψήφισμα της ελληνιστικής περιόδου. Για τις πλήρης λεπτομέρειες και αναλυτική παρουσίαση των πειρατικών φαινομένων στη συγκεκριμένη χρονική περίοδο βλ. De Souza P., (2002), Piracy in the Greco-Roman World, Cambridge University Press, Cambridge.

4. Την περίοδο αυτή ήταν συνήθης πρακτική η καταβολή "λύτρων" στους Βερβερίνους-Μαυριτανούς για να διεκπεραιώνονται οι Ευρωπαϊκές εμπορικές συναλλαγές μέσω Μεσογείου.

5. Αν και σαφώς εκφεύγει του σκοπού της παρούσας ανάλυσης, η μεγάλη ακμή της πειρατείας προέκυψε μετά την ανακάλυψη της Αμερικής και την ισπανική κατάκτηση της. Οι πειρατές έδρασαν κυρίως στην Καραϊβική, τις δυτικές ακτές της Αμερικής και στον Ατλαντικό Ωκεανό από το 1620 έως το 1730. Στόχος τα γεμάτα χρυσό και εμπορεύματα πλοία των Ισπανών, οι οποίοι κατείχαν το μεγαλύτερο μέρος της Καραϊβικής. Οι πειρατές ήταν κυρίως Άγγλοι, Ολλανδοί και Γάλλοι, που είχαν έρθει στη Νέα Γη για να αναζητήσουν την τύχη τους και να κάνουν μία νέα αρχή ή συμμετείχαν στους ναυτικούς πολέμους των αποικιοκρατικών χωρών. Με το τέλος των πολέμων, πολλοί από αυτούς ακολούθησαν το μονοπάτι της παρανομίας.

κάβο Μαλέα). Οι πειρατές ορμούν από την χερσόνησο της Γραμβούσας στην δυτική Κρήτη, το Σαρακήνικο της Μήλου, από το Σαρακήνικο της Ελαφονήσου και το Μαραθιά, από τον Γέρακα (Πόρτο Καδένα) και από άλλα πολλά μικρότερα ορμητήρια. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον κατά την περίοδο της πειρατείας παρουσιάζει η νήσος Κίμωλος, η οποία έχει ένα ιδιότυπο είδος ασυλίας από πειρατές και κουρσάρους καθώς φιλοξενεί μόνο περί τις πεντακόσιες γυναίκες και έξι με οκτώ καθολικούς ιερείς για τις ανάγκες των πειρατών του Αιγαίου. Τα ελληνικά πλοία που επιδίδονταν σε πειρατεία είχαν συνήθως στα πληρώματα τους ορθόδοξους ιερείς, όπου για τα πειρατικά της Μάνης ήταν ένας απαράβατος κανόνας.

Ο Ιούλιος Βερν το 1884 γράφει το βιβλίο "Το Αρχιπέλαγος στις Φλόγες" (επίσης γνωστό και ως "Οι Πειρατές του Αιγαίου") όπου περιγράφει πως στη Μάνη στις αρχές του 19ου αιώνα, οι μοναχοί ήταν ουσιαστικά βιγλάτορες που καραδοκούσαν να φανεί κάποιο πλοίο και με τεχνάσματα να το οδηγήσουν στα βράχια ή σε κάποιο ύφαλο. Έτσι λοιπόν μπορούσαν οι ντόπιοι να προβούν σε λαφυραγώγηση χωρίς κινδύνους. Την ίδια εποχή ο αριθμός των ελληνικών πλοίων που επιδίδονται σε πειρατικές επιδρομές αυξάνεται σταθερά εξαιτίας της δυσμενούς τροπής που παίρνει ο Αγώνας της Παλιγγενεσίας. Στις αρχές του 1828 ήταν περί τα 1.500 πλοία και 50.000 ναύτες που ασχολούνται συστηματικά με την πειρατεία και λυμαίνονται το Αιγαίο. Από τον Ελλήσποντο ως τη Ρόδο και τα ανατολικά παράλια της Πελοποννήσου οι πειρατές προκαλούν με τη δράση τους πάμπολλα προβλήματα.



Αυτός που τελικά κατόρθωσε να ελέγξει την κατάσταση, ήταν ο Καποδίστριας όταν ήρθε τον Ιανουάριο του 1828 στην Ελλάδα, για να αναλάβει τη διακυβέρνηση της χώρας. Η καταστολή της πειρατείας, η οποία βασάνιζε την ελληνική κυβέρνηση αφού η Ελλάδα γι' αυτό το θέμα γινόταν συχνά στόχος των εφημερίδων στο εξωτερικό, υπήρξε άμεση και εντυπωσιακή. Με τον ερχομό του Καποδίστρια, ο Μιαούλης αντικατέστησε τον Κόχραν, ο οποίος είχε φύγει κρυφά για το Λονδίνο. Η πειρατεία εκριζώθηκε με τη σύσταση δύο ελληνικών μοιρών υπό τον Ανδρέα Μιαούλη και τον Κωνσταντίνο Κανάρη. Επίσης ο Μιαούλης κατάφερε να πείσει τους οπλαρχηγούς του Ολύμπου να σταματήσουν την πειρατεία και να υπακούσουν στην ανώτατη κυβερνητική αρχή. Ωστόσο η δολοφονία του Καποδίστρια (1831) και η αναρχία που ακολούθησε, αναζωπύρωσε τη δραστηριότητα των πειρατών, μολονότι η Ελλάδα από το 1830 ήδη άρχισε τον ελεύθερο πολιτικό της βίο, που δεν της εξασφαλίζει όμως και την ανάλογη ευνομία. Η εμφάνιση πειρατικών πλοίων στην ελληνική θάλασσα διακόπηκε οριστικά το 1850, όταν το Πολεμικό Ναυτικό ανέλαβε την καταδίωξή τους με την παράλληλη δράση και ξένων πολεμικών πλοίων καταστρέφοντας οριστικά τα πειρατικά ορμητήρια του Αιγαίου.

Παγκοσμιοποιημένη οικονομία και ναυτιλία

Η προσπάθεια αναζήτησης αγαθών που εκλείπουν για διάφορους λόγους[6] από μια συγκεκριμένη περιοχή -και τα οποία μπορούν με σχετική ευκολία να

6. Αρκούντως εύκολα κατανοητά παραδείγματα μπορούν να εντοπισθούν στις γενικότερες

παραχθούν/κατασκευασθούν σε κάποια άλλη απομακρυσμένη γεωγραφική τοποθεσία- μπορεί να θεωρηθεί ως ένα από τα πλέον βασικά κίνητρα για την επικοινωνία μεταξύ πληθυσμών εγκατεστημένων σε διαφορετικά σημεία του πλανήτη[7]. Υπό την έννοια αυτή, η εμπορική δραστηριότητα συνέβαλε τα μέγιστα στην εισαγωγή, καθιέρωση και ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς, ενώ υπήρξε σε κάθε εποχή η αφετηρία και το υπόβαθρο για την οικονομική και πνευματική πρόοδο του ανθρώπου[8]. Την τρέχουσα χρονική περίοδο, που οδεύουμε προς τη συμπλήρωση της πρώτης δεκαετίας του 21ου αιώνα, το διεθνές εμπόριο αποτελεί πέραν κάθε αμφιβολίας το θεμελιώδη λίθο της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας. Επισημαίνεται ότι η συντριπτική πλειονότητα των χωρών που συμμετέχουν στο σύγχρονο οικονομικό σύστημα διαθέτουν πρόσβαση σε θαλάσσιο χώρο, επομένως η ανάπτυξη των παραλίων και του θαλασσίου εμπορίου αποτελεί μια φυσική κατάληξη. Μόνο μέσα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), σχεδόν το 90% του εξωτερικού και το 40% του εσωτερικού εμπορίου διεξάγεται δια θαλάσσης. Για την περίπτωση της Ελλάδας το ποσοστό της συνολικής εμπορικής κίνησης που χρησιμοποιεί -είτε αποκλειστικά, είτε σε συγκεκριμένο τμήμα μόνο της μεταφορικής αλυσίδας και στο πλαίσιο των επονομαζόμενων "συνδυασμένων μεταφορών"- τα πλωτά μέσα είναι μεγαλύτερο από το 90%. Η ηγετική θέση της Ευρώπης στον τομέα της ναυτιλίας είναι αδιαμφισβήτητη, καθώς οι χώρες της ΕΕ κατέχουν λίγο παραπάνω από το 41% του παγκόσμιου στόλου. Από τους ευρωπαϊκούς θαλάσσιους λιμένες διέρχονται ετησίως 3,5 δις τόνοι φορτίου και 350 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ 350.000 περίπου άτομα εργάζονται σε λιμένες και συναφείς υπηρεσίες που παράγουν από κοινού προστιθέμενη αξία 20 περίπου δις €[9].



Στην σύγχρονη εποχή, οι θαλάσσιες μεταφορές και οι συνδεδεμένες με τη ναυτιλία δραστηριότητες έχουν κυρίαρχο ρόλο στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Η θαλάσσια μεταφορά είναι απαραίτητη σε ένα πολυδιάστατο θεματικό πεδίο, από την αγορά πρώτων υλών έως την παράδοση έτοιμων προϊόντων[10]. Μόνο χάρις στην ύπαρξη του εμπορικού πλοίου είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών σε μια κοινωνία που επιδεικνύει ολοένα και μεγαλύτερα δίψα για καταναλωτικά αγαθά και πρώτες ύλες. Πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω των θαλασσών και των ωκεανών του πλανήτη. Η θαλάσσια μεταφορά αδιαμφισβήτητα αποτελεί τον κεντρικό άξονα του διεθνούς εμπορίου και της παγκοσμιοποίησης, καθώς

κλιματικές συνθήκες και τη διαθεσιμότητα "φτηνού" εργατικού δυναμικού. Είναι ιδιαίτερο γνώρισμα των γνωστών και ως "αφιλόξενων" περιοχών του πλανήτη -όπως για παράδειγμα οι παγωμένοι πόλοι και οι έρημοι- ότι δεν είναι δυνατό να ευδοκιμήσει σχεδόν καμιά ανθρώπινη δραστηριότητα. Το καλό κλίμα και γόνιμο έδαφος αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την οποιαδήποτε πετυχημένη προσπάθεια αγροτικής παραγωγής, ενώ η αφθονία πρώτων υλών είναι απαραίτητη για την δημιουργία εμπορικής ή/και μεταποιητικής δραστηριότητας.

7. Ας σημειωθεί ότι το δυσπρόσιτο μιας περιοχής, συνήθως επιδρά ανασταλτικά στην γενικότερη ανάπτυξή της ή στο ενδεχόμενο δημιουργίας εμπορικών δεσμών.

8. Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ. Π., (1997), Ναυτιλιακή Οικονομική, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ. 34.

9. Βλ. Πράσινη Βίβλος, προς μία Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό Όραμα για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες, COM (2006) 275 τελικό.

10. http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2004_e/its2007_e.pdf, World Trade Statistics 2007, επισκεπτόμενο Οκτώβριο 2008.

διεκπεραιώνει ένα εξαιρετικά υψηλό ποσοστό φορτίων-εμπορευμάτων, το οποίο και προσεγγίζει τους 5000 εκατομμύρια τόνους.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σε όλη τη διάρκεια της καταγεγραμμένης ανθρώπινης ιστορίας το βασικό μηχανισμό με τον οποίο εξυπηρετείται το συντριπτικό ποσοστό της παγκόσμιας κίνησης αγαθών και ανθρώπων[11]. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι θαλάσσιες μεταφορές σε συνδυασμό με τις αερομεταφορές και τις χερσαίες (δηλαδή οδικές και σιδηροδρομικές) μεταφορές αποτελούν το παγκόσμιο δίκτυο μεταφορών. Η έλευση της παγκοσμιοποίησης, η σχεδόν διαρκής ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και η συνυφασμένη άνοδος των διεθνών εμπορευματικών συναλλαγών, έχει επίσης έντονα τροφοδοτήσει τη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών[12]. Είναι γεγονός εξαιρετικής σημασίας ότι τα τέσσερα πέμπτα περίπου του συνολικού όγκου των εμπορικών πράξεων διεκπεραιώνονται μέσω θαλάσσης. Σε αυτό, πέρα από την φυσική γεωγραφική διαμόρφωση του πλανήτη μας - τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες, ενώ με εξαίρεση τις περιοχές των δυο γεωγραφικών πόλων, είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αγαθών από και προς οποιοδήποτε σημείο της υδρογείου- συμβάλλει και το γεγονός ότι η ναυτιλία διατηρεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα απέναντι στις αεροπορικές ή δια μέσου ξηράς συγκοινωνίες[13].



Επισημαίνεται ότι η ΕΕ, λόγω της γεωγραφικής μορφολογίας της κατατάσσεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά στην θαλάσσια επικράτειά της. Επομένως, τα 70.000 χιλιόμετρα των Ευρωπαϊκών ακτών[14] και ο εξαιρετικά υψηλός αριθμός λιμένων που προσφέρουν ανεμπόδιστη πρόσβαση στο εσωτερικό της ηπείρου μας αναδεικνύουν τη θάλασσα ως το καταλληλότερο πεδίο για μεταφορές. Ταυτόχρονα, οι θάλασσες που την περιβάλλουν, με πολύ χαρακτηριστικό το παράδειγμα της Βορείου Θάλασσας[15], αλλά και συγκεκριμένες θαλάσσιες διαδρομές με παγκόσμια εμβέλεια που διέρχονται από τη Μεσόγειο Θάλασσα διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο για την ΕΕ. Τα φτηνά κινεζικά προϊόντα για να φτάσουν στο ευρωπαίο καταναλωτή θα διασχίσουν αρχικά τον Ινδικό Ωκεανό και τη Μεσόγειο, ενώ και το πετρέλαιο του Περσικού Κόλπου μεταφέρεται στη Δύση χρησιμοποιώντας παραπλήσια διαδρομή.

11. Για την Ελλάδα, η ναυτιλία υπήρξε διαχρονικά ένα από τα βασικά εφαλτήρια για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία της.

12. Είναι γεγονός ότι για την χρονική περίοδο από τα τέλη του 2008 και μετά, ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης στην πραγματική οικονομία είναι επίσης αισθητός και στον ναυτιλιακό τομέα. Ως αποτέλεσμα υφίσταται ανάγκη για συντονισμένη δράση και δημιουργία κατάλληλης πολιτικής, προκειμένου να εξασφαλιστούν οι συνεχείς επιδόσεις του ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιων μεταφορών και η συμβολή του στην ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας. Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, της 21ης Ιανουαρίου 2009, Στρατηγικοί Στόχοι και Συστάσεις Πολιτικής της ΕΕ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές μέχρι το 2018, COM(2009) 8 τελικό, σελ. 2.

13. Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ. Π., (2002), Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ. 51.

14. Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, της 10ης Οκτωβρίου 2007, Μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, COM(2007) 575 τελικό, σελ. 4.

15. Η συγκεκριμένη περιοχή αποτελεί την τέταρτη μεγαλύτερη πηγή πετρελαίου και φυσικού αερίου παγκοσμίως, μετά τις Ρωσία, ΗΠΑ και Σαουδική Αραβία.

Στον τομέα της ενέργειας, με αφετηρία τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες του Κόλπου, τον Κόλπο του Άντεν/Διώρυγα του Σουέζ και είσοδο στη Μεσόγειο σχηματίζεται μια κρίσιμη μεταφορική αλυσίδα που εξυπηρετεί ένα εξαιρετικά υψηλό ποσοστό του πετρελαίου και του φυσικού αερίου που καταναλώνεται στην Ευρώπη. Η θάλασσα έχει έναν υψηλής σπουδαιότητας ρόλο στην ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα και αειφορία, αλλά όσον τα ζητήματα της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού και τη διατήρηση της πρωτοκαθεδρίας στα παγκόσμια οικονομικά δρώμενα, η απόλυτη ελευθερία των θαλάσσιων διαδρομών και η ανεμπόδιστη ναυσιπλοΐα μετατρέπονται σε ζωτικά συμφέροντα την ΕΕ.

Μεσόγειος Θάλασσα και Σουέζ



Αδιαμφισβήτητα, ο γεωγραφικός παράγοντας έχει παίξει σημαντικό ρόλο σε κάθε πτυχή της ανθρώπινης ιστορίας. Τα γεωγραφικά δεδομένα επιδρούν καταλυτικά αφενός μεν στην δημιουργία και ανάπτυξη της γενικότερης οικονομικής δραστηριότητας, αφετέρου δε στα πολιτικά αλλά και πολιτιστικά δρώμενα της ανθρωπότητας[16]. Σημαντικό ρόλο στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου διαδραματίζει η Μεσόγειος Θάλασσα, η οποία αποτελεί τον κοινό τόπο τριών ηπείρων (Ευρώπης, Ασίας, Αφρικής). Στη συντριπτική πλειονότητα των περιπτώσεων, η επικοινωνία μεταξύ δύο διαφορετικών γεωγραφικών περιοχών εξασφαλίζεται από την ύπαρξη θαλάσσιων οδών που έχουν δημιουργηθεί φυσικά, δηλαδή χωρίς την οποιαδήποτε ανθρώπινη παρέμβαση[17]. Τόσο οι στενά ναυτιλιακού ενδιαφέροντος όσο και οι διώρυγες, είναι οδοί ναυτικής επικοινωνίας που ενώνουν δύο θάλασσες. Η βασική όμως διαφορά τους είναι ότι τα πρώτα αποτελούν φυσικές θαλάσσιες διόδους, που χωρίζουν δύο ξηρές και ενώνουν δύο θάλασσες, ενώ οι δεύτερες έχουν κατασκευασθεί με ανθρώπινη παρέμβαση στο έδαφος ενός κράτους και υπόκεινται, κατ' αρχήν στην κυριαρχία αυτού του κράτους.

Η διώρυγα του Σουέζ θεωρείται η πιο σύντομη σύνδεση μεταξύ της Ανατολής και της Δύσης, λόγω της μοναδικής γεωγραφικής θέσης της, και δημιουργήθηκε για να αποφευχθεί ο υποχρεωτικός περίπλους της Αφρικής από τα

16. Για παράδειγμα, το καλό κλίμα και γόνιμο έδαφος αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την οποιαδήποτε πετυχημένη προσπάθεια αγροτικής παραγωγής, ενώ η αφθονία πρώτων υλών είναι απαραίτητη για την δημιουργία εμπορικής ή/και μεταποιητικής δραστηριότητας. Βλ. Δαλακλής Δ., (2009), "Αρκτική: Οι Πάγοι Λειώνουν, οι Σχέσεις Ψυχραίνονται", Ελληνική Άμυνα και Ασφάλεια, τευχ. 45, Νοέμβριος, σελ. 102.

17. Με την βοήθεια της τεχνολογίας, και προκειμένου να διευκολυνθεί η ναυσιπλοΐα σε συγκεκριμένα σημεία που η πρόσβαση σε πλοία είναι απαγορευτική, η ανθρωπότητα δημιούργησε τεχνητές υδάτινες αρτηρίες που ονομάζονται κανάλια ή διώρυγες. Δηλαδή, η Διώρυγα είναι μια τεχνητή (artificial) υδάτινη διαδρομή (δίαυλος) που χρησιμεύει ώστε τα πλοία να κινούνται προς το εσωτερικό του χερσαίου χώρου ή σαν διασύνδεση μεταξύ δύο θαλασσίων περιοχών. Οι διώρυγες συνήθως συνδέονται με φυσικές συγκεντρώσεις νερού (ωκεανούς, θάλασσες, ποτάμια, κ.λπ.) ή με άλλες διώρυγες και σχηματίζουν ένα πολυδαίδαλο πλέγμα υδάτινων διαδρομών, με τεράστια σημασία για τη ναυσιπλοΐα Για τα πλήρη στοιχεία και λεπτομέρειες σχετικά με τη κυρίαρχη θέση του Σουέζ στις θαλάσσιες μεταφορές βλ. Δαλακλής Δ., "Διώρυγες και Θαλάσσιες Συγκοινωνίες στον 21ο Αιώνα", Ναυτική Επιθεώρηση, τευχ. 568 και 569, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, 2009.

πλοία που ξεκινούσαν από τη Μεσόγειο με προορισμό τις περιοχές της Ασίας. Το επίτευγμα αυτό της επιστήμης της μηχανικής μπορεί να θεωρηθεί ως ο συνδετικός κρίκος μεταξύ Ατλαντικού και Ινδικού Ωκεανού, καθώς η μέσω Μεσογείου μεταφορές έχουν καταστεί συντομότερες. Αν θεωρήσουμε την κίνηση ενός εμπορικού πλοίου εντός της διώρυγας, από τη κατεύθυνση του Βορρά προς το Νότο, σημείο εκκίνησης είναι ο Μεσογειακός λιμένας του Πορτ Σάϊντ. Στη συνέχεια μια σειρά από ενδιάμεσες λίμνες (Μαντζάλα, Τισμέ και Πικρές) ενώνονται με ευμεγέθη κανάλια, τα οποία και επιτρέπουν την ανεμπόδιστη ναυσιπλοΐα, προκειμένου να είναι δυνατόν η πλεύση μέχρι τον λιμένα Σουέζ που βρίσκεται στο βορειότερο τμήμα της Ερυθράς θάλασσας. Επομένως μέσω της διώρυγας του Σουέζ, η Μεσόγειος αποκτά μια πολύ γρήγορη πρόσβαση στον Περσικό Κόλπο και τον Ινδικό Ωκεανό, αποτελώντας έτσι έναν αναντικατάστατο κρίκο στη μεταφορική αλυσίδα και ανεφοδιασμό της Δύσης με τα πετρέλαια της περιοχής του Περσικού Κόλπου και αγαθά που προέρχονται από τις περιοχές της Ασίας και της ανατολικής Αφρικής.

Επισημαίνεται ότι ανάμεσα στις πλέον κρίσιμες περιοχές του πλανήτη από πλευράς θαλασσίων μεταφορών κατατάσσεται η γεωγραφική περιοχή της Μέσης Ανατολής, η οποία πέραν του γεγονότος ότι κατέχει το 75% των παγκοσμίων αποθεμάτων πετρελαίου, παρουσιάζει το χαμηλότερο κόστος εξόρυξης στον κόσμο. Εάν επιχειρήσουμε λοιπόν μια σύντομη καταγραφή των σπουδαιότερων θαλασσίων διαδρομών στον 21ο αιώνα, πέραν της Κίνας η οποία αναμφισβήτητα έχει πλέον ρυθμιστικό ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο λόγω της ραγδαίας αύξησης στη μεταπρατική δραστηριότητα και αποτελεί μια ιδιαίτερα σημαντική αφετηρία των θαλασσίων μεταφορών, ο Περσικός Κόλπος αποτελεί τη δεύτερη σημαντική αφετηρία θαλασσίων μεταφορών. Άλλα, σημεία εκκίνησης με υψηλή σπουδαιότητα για τις θαλάσσιες μεταφορές πλην της Αραβικής Χερσονήσου (ιδίως για πετρέλαιο) αποτελούν η Νότια Αφρική και Αυστραλία (για πρώτες ύλες, όπως μεταλλεύματα) οι οποίες καταλήγουν στην Ευρώπη, τη Βόρεια Αμερική αλλά και την Ιαπωνία[18]. Επίσης, το απευθείας ΗΠΑ - ΕΕ εμπόριο, διεξάγεται μέσω του Ατλαντικού Ωκεανού και καταλήγει στη δυτική πλευρά της Ευρώπης. Εκεί ενδιαφέρον παρουσιάζει το λιμάνι του Ρότερνταμ το οποίο διαχειρίζεται παγκοσμίως τον μεγαλύτερο όγκο φορτίων[19].

Γεωπολιτική εμβάθυνση



Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σημαντική έξαρση των πειρατικών περιστατικών στις ακτές της ανατολικής[20] και δυτικής Αφρικής, ενώ πλέον πρόσφατα τα ΜΜΕ έχουν έντονα εστιάσει στον Ινδικό Ωκεανό και τον Κόλπο του Άντεν, καθιερώνοντας τον όρο "Σομαλική Πειρατεία", λόγω της γειτνίασης της πολύπαθης αυτής χώρας με τις συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές. Επισημαίνεται ότι ο τρόπος δράσης των σύγχρονων πειρατών δεν έχει αλλάξει δραματικά σε σχέση με το παρελθόν, καθώς ουσιαστικά εφαρμόζουν τη ιδιαίτερα γνωστό στον αναγνώστη καταδρομική ενέργεια που στην ελληνική γλώσσα επίσης αποδίδεται και ως ρεσάλτο. Η σύγχρονη τεχνολογία τους παρέχει τον αναγκαίο εξοπλισμό για να

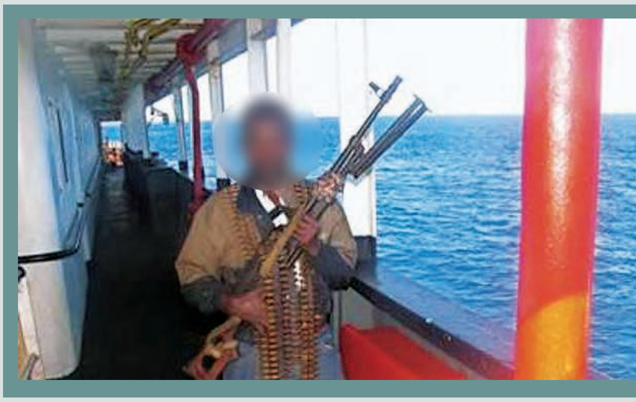
18. Βλ Boniface. P., (2001), Άτλας Διεθνών Σχέσεων, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα σελ.176.
19. http://www.portofrotterdam.com/en/about_port/port_description/index.jsp, επισκεπτόμενο Μάιο 2009.
20. Η Νιγηρία έχει κάνει σημαντικές προσπάθειες για τη μείωση της πειρατείας, αλλά ακόμα ευθύνεται για ένα αρκετό υψηλό ποσοστό των περιστατικών παγκοσμίως. Επίσης μέχρι και σήμερα πειρατεία -σχεδόν κατά παράδοση θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί- λαμβάνει χώρα στη Νότια Αμερική και την Καραϊβική, αλλά ο αριθμός συμβάντων προσδιορίζεται ως χαμηλός.

ολοκληρώσουν με ευκολία το εγχείρημά τους. Δρουν σε ολιγομελείς ομάδες και κινήσεις στρατιωτικής ακρίβειας προσεγγίζουν τα εμπορικά πλοία με μικρά γρήγορα σκάφη, ώστε να έχουν υψηλό πλεονέκτημα ταχύτητας. Φυσικά εκμεταλλεύονται στο έπακρο τις σύγχρονες ευκολίες τόσο σε θέματα οπλισμού όσο και σε τεχνολογικά μέσα που τους επιτρέπει να συντονίζουν τις κινήσεις τους στην ανοιχτή θάλασσα, όπως δορυφορικά τηλέφωνα και δορυφορικά συστήματα προσδιορισμού στίγματος GPS. Το παράνομο εμπόριο όπλων και η αναρχία που επικρατεί στη Σομαλία τους έχει επιτρέψει την ανεμπόδιστη πρόσβαση σε αυτόματα όπλα υψηλής απόδοσης -όπως τα ΑΚ47 και Μ16- και εκτοξευτές βομβίδων RPG, με συνέπεια οι επιθέσεις να είναι πιο βίαιες από ποτέ. Η έξαρση της σχετικά πρόσφατης χρονικής περιόδου, οδήγησε στη δημιουργία μίας διεθνούς ναυτικής δύναμης, η οποία περιπολεί στα νερά της Ανατολικής Αφρικής και στα Στενά του Άντεν, προκειμένου να περιορίσει τη δράση των πειρατών. Η ευρωπαϊκή επιχείρηση "ΑΤΑΛΑΝΤΑ" - η οποία βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη από τον Δεκέμβριο του 2008- έχει οδηγήσει στη σύλληψη δεκάδων πειρατών[21].

Με ακτογραμμή που ξεπερνά τα 3 χιλιάδες χιλιόμετρα και πολύ κοντά σε κομβικές θαλάσσιες αρτηρίες, η Σομαλία είναι ένα από τα ιστορικά κέντρα πειρατείας στην Αφρική. Οι σύγχρονοι Σομαλοί πειρατές, χρησιμοποιούν μια ιδιαίτερη στρατηγική καταλαμβάνοντας τα πλοία-στόχους και οδηγώντας τα σε ομηρία σε σημεία που είναι πιο εύκολη η διατήρηση τους σε αιχμαλωσία. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούν και μεγαλύτερα πλοία από τα οποία εφορμούν μικρότερα σκάφη επεκτείνοντας την ακτίνα δράσης τους. Ασφαλώς η κατάσταση στη Σομαλία απειλεί το διεθνές εμπόριο, ενώ τους τελευταίους μήνες είχε επικεντρωθεί το πλείστον των πειρατικών ενεργειών στην περιοχή Πούτλαντ (Puntland) και έναντι της Υεμένης, δηλαδή στον Κόλπο του Άντεν, όπου και λόγω γεωγραφικών συνθηκών, τα πλοία είναι πιο ευπαθή. Η Υεμένη χωρίζεται από τη Σομαλία από τον Κόλπο του Άντεν, όπου το ευρύτερο σημείο προσεγγίζει τα 170 ν.μ., ενώ τα στενότερα σημεία είναι τα 100 ν.μ. Οι επιθέσεις των πειρατών εκεί είναι ιδιαίτερα επικίνδυνες και μπορούν να προκαλέσουν αλυσιδωτές επιπτώσεις σε πολλούς τομείς. Οι πειρατικές επιθέσεις σε αυτή την περιοχή έχουν αυξηθεί σημαντικά, και αυτό συμβαίνει για πολλούς λόγους, οι πιο σημαντικοί των οποίων είναι το ασταθές πολιτικό περιβάλλον στην Ανατολική Αφρική, η διαλυμένη οικονομία της Σομαλίας, καθώς και η παρουσία ακραίων Ισλαμικών και τρομοκρατικών οργανώσεων στο Κέρας της Αφρικής. Η ανυπαρξία κράτους στη Σομαλία και η αδυναμία σύστασης κυβερνήσεων, καθώς και η φτώχεια που είναι εκρηκτικών διαστάσεων στην περιοχή έχουν ως αποτέλεσμα, οι πειρατικές ενέργειες να προσφέρουν υπολογίσιμα έσοδα.

21. Στις 10 Νοεμβρίου 2008, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθέτησε μια κοινή δράση που αφορά σε μια Ευρωπαϊκή (την πρώτη) στρατιωτική επιχείρηση για την αποτροπή και αντιμετώπιση πράξεων πειρατείας και ενόπλων ληστειών στις ακτές της Σομαλίας, με ημερομηνία ενεργοποιήσεως το Δεκέμβριο του ιδίου έτους. Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) ενθαρρύνει την ανάληψη πρωτοβουλιών από τα κράτη που ενδιαφέρονται για την ασφάλεια των θαλασσίων οδών και εξέδωσε τις αποφάσεις 1814, 1816, 1838 και 1846 του Συμβουλίου Ασφαλείας για να στηρίξει τη λειτουργία και δράση της Ευρωπαϊκής δύναμης (EU VAVFOR) που διεκπεραιώνει την επιχείρηση "ΑΤΑΛΑΝΤΑ". Η επιχείρηση αρχικά υπολογίστηκε ότι θα έχει είναι διάρκεια 12 μηνών -πρόσφατα αποφασίστηκε η ανανέωσή της για ακόμα 12- και φυσικά θα συνεχιστεί μέχρι την εξασφάλιση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια. Η περαιτέρω εμβάθυνση στη συγκεκριμένη ναυτική επιχείρηση ξεφεύγει από τους σκοπούς της παρούσας ανάλυσης..

1. Γεωοικονομία και ναυτιλιακά συμφέροντα



Είναι ολοφάνερο ότι η πειρατεία απειλεί τις ναυτιλιακές εταιρείες και τη μεταφορά των εμπορευμάτων από τη θάλασσα. Το 20% του παγκοσμίου εμπορίου, καθώς και το 12% του αργού πετρελαίου μεταφέρονται μέσω της περιοχής Υεμένης - Σομαλίας (εκτιμάται ότι περίπου 20-28 χιλιάδες πλοία διέρχονται από την περιοχή ετησίως). Το 2008 καταγράφηκαν σε όλο τον κόσμο περισσότερα από 300 περιστατικά πειρατείας. Τα 135 από αυτά καταγράφηκαν στο Κέρας της Αφρικής και του κόλπου του Άντεν, με 44 συνολικά από αυτά να καταλήγουν σε ομηρία παραπάνω από 600 ναυτικών[22]. Μπορεί αριθμητικά τα προαναφερθέντα περιστατικά πειρατείας να είναι ελάχιστα απέναντι στον αριθμό των πλοίων που χρησιμοποίησαν την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή για το προηγούμενο έτος (2008), όμως το φαινόμενο πρέπει να αξιολογηθεί σε συνδυασμό με τα συνολικά λύτρα που κατεβλήθησαν, τη διογκούμενη ανάγκη για επαύξηση της ασφάλειας των εταιρειών, την απειλή για την ομαλή ροή πετρελαίου προς την Ευρώπη (ενεργειακή ασφάλεια), καθώς και τη σχετική αύξηση των κομίστρων και του χρόνου παράδοσης του φορτίου για τα πλοία που πρέπει να περάσουν ανοικτά του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας/Ν. Αφρική, εφόσον γίνει η επιλογή αλλαγής δρομολογίου προκειμένου να αποφύγουν την επικίνδυνη για πειρατείες περιοχή. Ας μην υποβαθμίζουμε το γεγονός ότι στην ευρύτερη περιοχή Ανατολικά της Σομαλίας, για την περίοδο Ιανουαρίου-Αυγούστου 2009, έχουν ήδη καταγραφεί περίπου 200 προσπάθειες πειρατείας. Με τη βοήθεια των ναυτικών δυνάμεων που περιπολούν στη περιοχή και με την τήρηση των θεσπισμένων μέτρων αυτοπροστασίας των πλοίων, η συντριπτική πλειονότητα από αυτές έχουν αποκρουστεί, ωστόσο 20 περίπου πλοία τελικά κατελήφθησαν και παραπάνω από 250 ναυτικοί παραμένουν ακόμα σε ομηρία. Συνοψίζοντας, δύο είναι οι κύριες επιλογές των πλοιοκτητριών εταιρειών όσον αφορά την περαιτέρω εκμετάλλευση των εμπορικών πλοίων που έχουν διαθέσιμα:

α. Συνέχιση της ίδιας ακριβώς θαλάσσιας διαδρομής, αναλαμβάνοντας τον αυξανόμενο κίνδυνο κατά των φορτίων και τις ζωές των πληρωμάτων και καταβάλλοντας αντίστοιχη προσπάθεια διαχείρισης αυτού.

β. Αλλαγή δρομολογίου μέσω του Ακρωτηρίου του Cape Town ώστε να μη διασχίζουν πλοία την επικίνδυνη περιοχή (περίπλους της Αφρικής).

Σε κάθε περίπτωση, υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις επί των ακολούθων:

(1) Αίγυπτος και Αρχή Διαχείρισης της Διώρυγας του Σουέζ, με βάση τη μείωση εσόδων από τον περιορισμό του αριθμού διελεύσεων. Καθώς η εισροή συναλλάγματος για τα τέλη διέλευσης της διώρυγας του Σουέζ είναι από τους βασικούς πυλώνες της οικονομίας της χώρας, το γεγονός αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει τη χώρα σε οικονομική ύφεση. Στην περίπτωση αυτή, η συνυφασμένη ανεργία θα προκαλούσε επίσης έκρηξη κοινωνικής

22. http://www.imo.org (piracy of the coast of Somalia), επισκεπτόμενο Οκτώβριο 2009.

αναταραχής, ίσως και σε σημείο που να απειληθεί ακόμα και η βιωσιμότητα του τρέχοντος πολιτικού καθεστώτος ή κατ' ελάχιστον την αποσταθεροποίησή του.

(2) Μεσογειακοί Λιμένες και Οργανισμοί/Διαχειριστές. Στη βάση των μείωσης εσόδου, λόγω της μείωσης στον συνολικό όγκο των διακινουμένων από τις συγκεκριμένες υποδομές φορτίων. Το γεγονός αυτό επίσης πιθανόν να τους οδηγήσει σε περικοπές προσωπικού, ενώ επίσης παράγων ανησυχίας αποτελεί η πιθανή αδυναμία αποπληρωμής των ήδη πραγματοποιηθέντων ή εν εξελίξει έργων επέκτασης.

(3) Ναυτιλιακές Εταιρίες/Διαχειριστές, είτε στη μείωση της συνολικής μεταφορικής δυνατότητας, αφού τα πλοία θα κάνουν μεγαλύτερο χρονικό διάστημα να φτάσουν στον τελικό προορισμό τους, είτε λόγω των μειωμένων εσόδων καθώς θα απαιτηθούν επιπλέον ασφάλιστρα και θα μεγαλώσει το λειτουργικό κόστος προκειμένου να αναληφθούν διάφορα μέτρα αυτοπροστασίας των πλοίων.

(4) Η Βιομηχανική/Μεταπρατική Δραστηριότητα επίσης επηρεάζεται αρνητικά είτε λόγο μειωμένη διαθεσιμότητας των πρώτων υλών, είτε στη γενικότερη δυσκολία για τον επαναπροσδιορισμό/αλλαγή του εμπορικού μοντέλου, με το αναγκαίο σε απόθεση απόθεμα να είναι πλέον εξαιρετικά δύσκολο να προβλεφθεί.

(5) Ο Καταναλωτής, λόγω της σχεδόν σίγουρης μετακύλιση του παραπάνω κόστους όλων των εμπλεκομένων στην εμπορική αλυσίδα.

2. Γεωοικονομία του πετρελαίου και άλλες επηρεαζόμενες χώρες

Ένα από τα σημαντικότερα αγαθά, αλλά και απαραίτητο στοιχείο για την πρόοδο της παγκόσμιας βιομηχανίας είναι το πετρέλαιο. Το πετρέλαιο αποτελεί από μόνο του ένα ρυθμιστικό παράγοντα για την παγκόσμια οικονομία αλλά και ένα πολύ σημαντικό μέσο για την διαμόρφωση των εξελίξεων στην πολιτική σκακιέρα παγκοσμίως. Η επιρροή της αγοράς του πετρελαίου στους υπόλοιπους τομείς της οικονομίας είναι ουσιώδης, ενώ είναι σημαντικό να υποδείξουμε την συνεχή και αδιάκοπη μάχη που γίνεται στο παγκόσμιο πολιτικό σκηνικό για τον έλεγχο της αγοράς αυτής. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι οι διάφορες κρίσεις που πέρασε η παγκόσμια οικονομία είναι άμεσα συνδεδεμένες με το διεθνές εμπόριο πετρελαίου. Όπως γίνεται αντιληπτό, είναι πολύ σημαντικό για κάθε χώρα να μπορεί να έχει πρόσβαση στην αγορά πετρελαίου, ώστε να εξασφαλίζει μια συνεχεία και μια σταθερότητα στην ανάπτυξη της βιομηχανίας και της οικονομία της. Είναι προφανές λοιπόν, ότι ένα σημαντικό θέμα το οποίο τίθεται και το οποίο ίσως παίζει και τον ουσιαστικότερο ρόλο στην αγορά πετρελαίου, είναι η μεταφορά του από τις πηγές παραγωγής στις εστίες (χώρες) κατανάλωσης. Επομένως είναι θέμα μείζονος σημασίας η διατήρηση μιας ομαλής ροής του πετρελαίου και των παραγωγών του, ώστε να υπάρχει πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Η μεταφορά μέσω θαλάσσης αποτελεί το πιο σύνηθες αλλά και το σημαντικότερο μέσο μεταφοράς πετρελαίου αφού το 62% του διεθνώς παραγόμενου πετρελαίου μεταφέρεται μέσω των θαλάσσιων οδών[23]. Υπολογίζεται ότι 100 εκ τόνοι πετρελαίου μεταφέρονται από δεξαμενόπλοια (tankers) καθημερινά[24].

Οι μεγαλύτερες πετρελαιοπαραγωγές χώρες του κόσμου -με σαφώς ιδιαίτερη βαρύτητα στις αποφάσεις του ΟΠΕΚ- εντοπίζονται στην περιοχή του Περσικού Κόλπου. Τα διάφορα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν το πετρέλαιο προς τη Δύση πρέπει να χρησιμοποιήσουν τον Κόλπο του Άντεν για να συντομεύσουν τη διαδρομή

23. Όπως σε όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες, έτσι και στην περίπτωση των θαλασσίων μεταφορών υπάρχουν περιπτώσεις όπου λαμβάνουν χώρα ατυχήματα. Ειδικότερα δε τα ναυτικά ατυχήματα που συνοδεύονται από εκτεταμένη ρύπανση του περιβάλλοντος, προκαλούν τριγμούς στο ευρύτερο οικονομικό σύστημα και ταυτόχρονα προκαλούν την έντονη αντίδραση της κοινής γνώμης.

24. Η μεταφορά πετρελαίου μέσω δεξαμενοπλοίων χαρακτηρίζεται από συγκεκριμένη εξειδίκευση, αφού τόσο οι ανάγκες για επαρκή κάλυψη της αγοράς, όσο και η ίδια η φύση του φορτίου επιτάσσουν τον συνεχή έλεγχο και τη διαρκή εξέλιξη της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων.

τους προς τον τελικό προορισμό τους. Ταυτόχρονα, παράγοντα ανησυχίας αποτελεί το γεγονός ότι ακόμα και αν αποφασιστεί ο περίπλους της Αφρικής, οι αποστάσεις από την ξηρά που έχουν λάβει χώρα τα πειρατικά περιστατικά κατατάσσουν στη ζώνη κινδύνου ακόμα και αυτή την επιλογή. Επομένως, δύο είναι οι βασικές επιπτώσεις από την παρεμπόδιση της πειρατείας στη συγκεκριμένη ευρύτερη θαλάσσια διαδρομή:

" Αύξηση της τιμής του πετρελαίου, στη βάση της μειωμένης προσφοράς των ποσοτήτων που καταλήγουν στην ελεύθερη αγορά.

" Επαναπροσδιορισμός των εξαγωγών των κυρίαρχων πετρελαιο-παραγωγών χωρών σε ελεύθερη διαδρομή (π.χ. Κίνα), γεγονός εξαιρετικά αρνητικό για την ενεργοβόρο ΕΕ, που συνεχίζει να χρησιμοποιεί το πετρελαϊκό μοντέλο για την κάλυψη του συντριπτικού μέρους των ενεργειακών της αναγκών.

Η Κίνα που αναζητά ολοένα και περισσότερους ενεργειακούς πόρους μπορεί αρχικά να φαίνεται ότι πιθανόν επωφελείται από τις προαναφερθείσες εξελίξεις. Όμως, με την παρακώλυση των θαλάσσιων συγκοινωνιών προς τη Μεσόγειο ως δεδομένο, πως θα φτάσουν τα "φθηνά κινεζικά προϊόντα" στον Ευρωπαίο καταναλωτή; Επίσης, για συγκεκριμένες κατηγορίες προϊόντων, τα αυξημένα μεταφορικά κόστη ίσως να οδηγήσουν σε απώλεια του κινεζικού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Στη συνολική εξίσωση θα πρέπει να συμπεριληφθεί ότι και η Ινδία ανησυχεί, αφού εκτός από την αυτονόητη επιθυμία για ανεμπόδιστες εμπορικές συναλλαγές, έχει κάθε δικαίωμα να θεωρεί τη συγκεκριμένη περιοχή σε "πίσω αυλή", διεκδικώντας σαφέστατα ρόλο στα τεκταινόμενα. Υπό την έννοια αυτή, η παρουσία ναυτικών δυνάμεων και από τις δύο αυτές χώρες στην περιοχή είναι μια λογική κίνηση, ενώ υπάρχουν ερωτηματικά για τη δυνατότητα του Αραβικού Συνδέσμου να παρέξει στρατιωτικά μέσα για την καταπολέμηση της πειρατείας.

Το παρελθόν της Σομαλίας και οι γενεσιουργές αιτίες της πειρατείας

Αποτελούμενη από ένα πρώην βρετανικό προτεκτοράτο και μία ιταλική αποικία, η Σομαλία συγκροτήθηκε ως χώρα το 1960, όταν οι δύο περιοχές ενώθηκαν. Από τότε, η ανάπτυξή της έχει καθυστερήσει λόγω της εδαφικής διεκδίκησης περιοχών στην Αιθιοπία, την Κένυα και το Τζιμπουτί, οι οποίες κατοικούνται από Σομαλούς. Ο τερματισμός του Ψυχρού Πολέμου επηρέασε αναπόφευκτα και αυτήν την περιοχή. Το 1991, ο Πρόεδρος Barre ανετράπη από τους αντιπάλους του, οι οποίοι απέτυχαν όμως να συμφωνήσουν πάνω στο θέμα της αντικατάστασης και βύθισαν τη χώρα στην αναρχία, την παρανομία και τις συγκρούσεις μεταξύ των συμμοριών. Μέχρι την αλλαγή του καθεστώτος υπήρχε σε λειτουργία μια υποτυπώδης ακτοφυλακή, η οποία μερικώς αρκούσε για την πάταξη της πειρατείας. Από το 1991 μέχρι το 1995, η παρουσία πολυεθνικής στρατιωτικής δύναμης, υπό την αιγίδα του ΟΗΕ (UNOSOM), εξασφάλιζε την απαραίτητη αποτροπή για παράνομη δράση στη θάλασσα.



Από το 1995 έως το 2000, οι τοπικοί ψαράδες ξεκίνησαν τις "επιθέσεις" κατά των αλιευτικών πλοίων νηολόγησης σε χώρες (π.χ. Ισπανία) που δεν έχουν γειτνίαση με την περιοχή, θεωρώντας ότι τα αλιεύματα της περιοχής τους ανήκαν[25]. Το 2000 με 2004,

25. Η γενικότερη αναρχία που επικρατεί στη Σομαλία, σε συνδυασμό με τη θέση της στο Κέρας της

καθώς η αλιευτική δραστηριότητα από τα ξένα κράτη συνεχίζονταν, οι ψαράδες ξεκίνησαν να καταλαμβάνουν τα σκάφη αυτά. Το 2005-2006, η ανάδειξη των Ισλαμιστών βύθισε εκ νέου τη χώρα στο απόλυτο χάος. Τα υπό κατάληψη πλοία, με τη σειρά τους χρησιμοποιούνταν ως "βάσεις" για την περαιτέρω επέκταση της πειρατικής δραστηριότητας σε μεγάλες αποστάσεις από την ξηρά ή και για επιθέσεις σε πλοία με μεγαλύτερης αξίας φορτίο, δηλαδή το γνωστό από την ιστορία πλιάτσικο. Και καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες ανησυχούσαν για την τύχη του πληρώματος (το φορτίο είναι πάντα ασφαλισμένο!) προσέφεραν κάποια χρήματα για να απελευθερώσουν τους ναυτικούς και κατάφεραν ακόμα περισσότερο να ανοίξουν την όρεξη των Σομαλών Πειρατών. Από το καλοκαίρι του 2008 και μετά υπάρχει εμφανής αναβάθμιση σε οργάνωση/δυνατότητες[26].



Μόνο με την δημιουργία των καταλλήλων δομών και συνθηκών για την αποτελεσματική αστυνόμευση σε ξηρά και θάλασσα από τους ίδιους τους Σομαλούς θα είναι δυνατή η αποφυγή δυσάρεστων καταστάσεων κάθε μορφής και η ομαλή λειτουργία του παγκόσμιου εμπορίου.



της Αφρικής μια περιοχή αρκετά πλούσια σε αλιεύματα, έχει καταστήσει τη Σομαλία ιδανικό προορισμό για πολλές ευρωπαϊκές αλιευτικές εταιρίες. Υπερσύγχρονα πλοία εισέρχονται παράνομα στα αφύλακτα σομαλικά χωρικά ύδατα και απομυζούν το θαλάσσιο πλούτο της χώρας, αποκομίζοντας τεράστια κέρδη και οδηγώντας σε απόγνωση τους ντόπιους ψαράδες. Επίσης, δυτικές εταιρίες επεξεργασίας αποβλήτων χρησιμοποιούσαν τα νερά της Σομαλίας σχεδόν επί μια δεκαετία για να ποντίζουν πυρηνικά, βιομηχανικά και νοσοκομειακά απόβλητα, κάτι που επιβεβαιωνόταν και από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΗΕ. Υφιστάμενοι μόνο τις αρνητικές συνέπειες της παγκοσμιοποίησης και κανένα από τα ευεργέτημα της, μια δυναμική αντίδραση του ντόπιου πληθυσμού ήταν ένα φυσικό επακόλουθο.

26. Αντιλαμβανόμενοι τα κέρδη της πειρατείας, μιας και τα λύτρα συνήθως αποδίδονταν, οι τοπικοί φύλαρχοι άρχισαν να συνεπικουρούν τους πειρατές, μοιραζόμενοι από κοινού τα κέρδη.

Σύγχρονες Πρακτικές Αντιμετώπισης της Πειρατείας

Εισήγηση του Χαράλαμπου Σταθακόπουλου Υπ. Διδάκτωρ, στο Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου

Η πειρατεία αποτελεί ένα πρόβλημα που έχει διάφορες πτυχες. Θέτει σε τεράστιο κίνδυνο ανθρώπινες ζωές, φορτία, πλοία, το θαλάσσιο εμπόριο, το περιβάλλον, ακόμα και αποστολές ανθρωπιστικής βοήθειας.

Ταυτόχρονα, αφενός μεν η αύξηση στα ασφάλιστρα εμπορευμάτων και πλοίων, αφετέρου δε το γεγονός ότι πολλές πλοιοκτήτριες εταιρείες επιλέγουν πλέον ασφαλέστερες αλλά μεγαλύτερες σε συνολική διανυθείσα απόσταση -και κατά συνέπεια περισσότερο χρονοβόρες διαδρομές- επιβαρύνουν σημαντικά το κόστος των μεταφερόμενων προϊόντων.



Υπό το πρίσμα των ανωτέρω συνθηκών, καθίσταται επιτακτική η ανάγκη αντιμετώπισης του φαινομένου της πειρατείας και είναι προφανές ότι καταλυτικό ρόλο στην πάταξή του έχουν οι ένοπλες δυνάμεις των χωρών προέλευσης των εμπορικών πλοίων.

Προκειμένου να γίνουν κατανοητά τα μέτρα αντιμετώπισης του φαινομένου, κρίνω σκόπιμο να προηγηθεί μια σύντομη επισκόπηση των πρακτικών και μέσων που χρησιμοποιούν οι πειρατές.

Modus Operandi Πειρατών

Οι συμμορίες των πειρατών αποτελούνται συνήθως από άτομα με προηγούμενη στρατιωτική εμπειρία[1] ή τουλάχιστον γνωρίζουν σε βάθος να χειρίζονται τον φορητό οπλισμό που θα χρησιμοποιήσουν για να καταλάβουν το πλοίο και να πραγματοποιήσουν το ρεσάλτο. Στις πειρατικές επιθέσεις συμμετέχουν, επίσης, άτομα ικανά να χειριστούν τα σύγχρονα τηλεπικοινωνιακά μέσα και ναυτιλιακά βοηθήματα, όπως το δορυφορικό σύστημα προσδιορισμού στίγματος GPS. Τέλος, σημαντικό ρόλο παίζουν ντόπιοι ψαράδες οι οποίοι γνωρίζουν καλά την περιοχή που δρουν οι πειρατές.

Χρησιμοποιούν συνήθως ένα ή δύο ή ακόμα και τρία μικρά σκάφη με δυνατές μηχανές για να προσεγγίσουν τα πλοία στα οποία επιτίθενται. Σε κάθε σκάφος επιβαίνουν συνήθως 5 έως 8 άτομα, οι οποίοι φέρουν οπλισμό που κυμαίνεται από απλά τυφέκια μέχρι και βαρέα οπλοπολυβόλα, μεταλλικές σκάλες ή / και ανεμόσκαλες και γάντζους. Συνήθως, προτιμούν ως στόχους αργά κινούμενα εμπορικά πλοία με χαμηλό ύψος καταστρώματος. Γενικά δρουν στη διάρκεια της ημέρας, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις προσπαθούν να πραγματοποιήσουν την επιδρομή τους κατά τη διάρκεια της ανατολής και της δύσης του ηλίου, ώστε να μη γίνονται εύκολα αντιληπτοί. Παλαιότερα, οι πειρατές επιτίθεντο κυρίως μέσα στον κόλπο του Άντεν, όμως δεν διστάζουν πλέον να επιτεθούν και στην ανοιχτή θάλασσα του Ινδικού ωκεανού, όπου η

1. Κάτι που είναι ιδιαίτερα εύκολο να επιτευχθεί στη μαστιζόμενη με χρόνια αστάθεια Σομαλία που η καταφυγή στα όπλα αποτελεί την πλέον προσφιλή λύση ακόμα και για επίλυση προσωπικών διαφορών.

περιφρούρηση είναι εξαιρετικά δύσκολη. Όταν επιτυγχάνουν να ανέβουν στο πλοίο ακινητοποιούν το πλήρωμα με την απειλή όπλων και κρατάνε όμηρους, κάτι που καθιστά επικίνδυνη και δύσκολη κάθε επιχείρηση απελευθέρωσης του πλοίου.

Προληπτικά Μέτρα Καταπολέμησης της Πειρατείας

Στο θέμα της αντιμετώπισης της πειρατείας, τον πιο σημαντικό ρόλο έχει η πρόληψη, δηλαδή όλες εκείνες οι πρακτικές και τα μέτρα που πρέπει να ακολουθούν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες, οι καπετάνιοι και τα πληρώματα σε κάθε ταξίδι τους.

Τα σημαντικότερα από αυτά είναι τα ακόλουθα:

- Υποχρέωση γνωστοποίησης στο πλήρωμα από τον καπετάνιο για τους κινδύνους που ενδεχομένως θα προκύψουν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, σε γλώσσα που γνωρίζουν όλα τα μέλη του.
- Κατάρτιση σχεδίου αντιμετώπισης και καταστολής της πιθανής επίθεσης και προετοιμασία του πλοίου και του πληρώματος.
- Επιμονή του καπετάνιου σε ασκήσεις ετοιμότητας για την αντιμετώπιση ενδεχόμενης πειρατείας και ειδικά στη σήμανση συναγερμού και στα σήματα κινδύνου που πρέπει να εκπέμψουν αν χρειαστεί.
- Έλεγχος των προσώπων που επιβιβάζονται στο πλοίο πριν την αναχώρηση και μετά από κάθε διακοπή της κίνησης του πλοίου.
- Δημιουργία ασφαλών ζωνών πάνω στο πλοίο και εξασφάλιση (όσο είναι δυνατόν) του φορτίου και άλλων αντικειμένων αξίας.
- Ενημέρωση των αρμοδίων αρχών για την πορεία, την ταχύτητα και την προκαθορισμένη ώρα άφιξης στον προορισμό καθώς και για πιθανές καθυστερήσεις.
- Ενδείκνυται η αποφυγή διάπλου (αν είναι εφικτό) θαλάσσιων περιοχών υψηλού κινδύνου και στενών θαλάσσιων περασμάτων.
- Ενδείκνυται ο διάπλους των επικίνδυνων περιοχών να πραγματοποιείται με το φως της ημέρας.
- Τήρηση γραμμής πλεύσης μέσα στον διάδρομο προστασίας που έχει θεσπιστεί υπό την αιγίδα του IMO και με συντονισμό ενός πολύ μεγάλου μέρους του συνόλου των εμπλεκομένων φορέων στη ναυτιλία. Επισημαίνεται ότι η χρήση του διαδρόμου αυτού δεν αποτελεί πανάκεια. Απαιτείται η παρουσία μεγάλων ναυτικών δυνάμεων, ώστε να περιφρουρείτε η ευρύτερη περιοχή αλλά στην πράξη είναι εξαιρετικά δύσκολο να ελεγχθεί αποτελεσματικά. Παραμένει, όμως, μια συγκεκριμένη θαλάσσια διαδρομή που είναι ασφαλέστερη από την υπόλοιπη θάλασσα.
- Αύξηση της ταχύτητας του πλοίου στις επικίνδυνες περιοχές και ετοιμότητα για γρήγορους ελιγμούς, αν απαιτηθεί.
- Συνεχής επαγρύπνηση και παρακολούθηση για κάθε ύποπτη δραστηριότητα στη θάλασσα. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίδεται σε σκάφη που κινούνται προς ή παράλληλα ή ακολουθούν το πλοίο.
- Αύξηση βαρδιών ελέγχου και φρούρησης στα σημεία που παρέχουν την πλέον εύκολη πρόσβαση στο πλοίο, κατά τη διάρκεια ταξιδίου εντός των ήδη επισημασμένων επικίνδυνων περιοχών.
- Αναφορά στις αρμόδιες αρχές και αποστολή σήματος στα κοντινά πλοία για κάθε ύποπτη δραστηριότητα με παράλληλη ενημέρωση θέσης και πορείας του πλοίου. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι αρκετές φορές πειρατές που για συγκεκριμένο λόγο δεν κατάφεραν να επιβιβαστούν σε κάποιο πλοίο, σχεδόν αμέσως επανέλαβαν το εγχείρημα τους στο αμέσως γειτονικό με αυτό πλοίο. Επομένως, ταυτόχρονα με τις προσπάθειες ενός πληρώματος να διαφύγουν τον άμεσο πειρατικό κίνδυνο, η συνέγερση των παραπλεόντων πλοίων είναι απαραίτητη προκειμένου να τους επιτρέψει να αποφύγουν το

μοιραίο γεγονός, σε περίπτωση που πειρατές παραμένουν στην περιοχή.



- Περιορισμός σκοτεινών περιοχών του πλοίου με χρήση κατάλληλου φωτισμού κατά τη διάρκεια της νύχτας.
- Συνεχής έλεγχος των ενδείξεων του ραντάρ και τοποθέτηση μικρότερου ραντάρ στην πρύμνη, προκειμένου να εντοπίζει σκάφη μικρότερου μεγέθους.
- Αγορά και χρήση σύγχρονων οπτικών και ηλεκτρονικών οργάνων που καλύπτουν τις απαιτήσεις για τον εντοπισμό μικρών σκαφών, αλλά και για την άμεση και εύκολη εκπομπή σημάτων κινδύνου.
- Συνεχής επικοινωνία και ανταλλαγή μηνυμάτων με τις αρμόδιες αρχές και τους οργανισμούς ναυσιπλοΐας.
- Τοποθέτηση ενός επιπλέον ασυρμάτου VHF σε μέρος που οι πειρατές δεν μπορούν εύκολα να εντοπίσουν.
- Χρήση της νέας προτεινόμενης γραμμής πλεύσης, δηλαδή 300 ναυτικά μίλια τουλάχιστον μακριά από τις ανατολικές ακτές της Σομαλίας (ειδικά για την περιοχή του κόλπου του Άντεν).
- Εξοπλισμός του πλοίου με συρματοπλέγματα, αντλίες νερού και κρουνούς πυρόσβεσης.
- Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην αποφυγή διαρροής πληροφοριών, εγγράφων, ραδιοεκπομπών και φορτωτικών εγγράφων που αποκαλύπτουν τη θέση, την πορεία, το φορτίο και άλλες χρήσιμες πληροφορίες για τους πειρατές.
- Αυστηρή τήρηση των όρων ασφαλείας και οδηγιών του I.M.O. (International Maritime Organization).
- Αποφυγή διάπλευσης μέσα από θαλάσσιες περιοχές όπου βρίσκονται ψαροκάικα. Είναι προτιμότερη η καθυστέρηση ή ακόμα και η αλλαγή πορείας μέχρι να αδειάσει ο θαλάσσιος διάδρομος προστασίας.
- Έγκαιρος εντοπισμός απόπειρας πειρατείας με συνεχής οπτική επαγρύπνηση, κάτι ιδιαίτερα κρίσιμο καθώς έχει αποδειχθεί ότι θα σώζονταν πολλά πλοία που έπεσαν θύματα πειρατείας σε σχετικά σύντομα χρονικά διαστήματα και ιδιαίτερα κατά την αλλαγή της βάρδιας του πληρώματος. Ας σημειωθεί ότι έχουν καταγραφεί περιπτώσεις που η διάρκεια των πειρατικών επιθέσεων κυμαίνεται μεταξύ είκοσι και σαράντα πέντε λεπτών. Σε κάθε περίπτωση, ακόμα και ο χρόνος αυτός είναι αρκετός - εάν υπάρξει άμεση ενημέρωση και γρήγορος εντοπισμός του κινδύνου- για την αποτροπή πειρατείας μέσω επέμβασης εναερίων μέσων (π.χ. ελικόπτερο).

Κατασταλτικά Μέτρα Αντιμετώπισης της Πειρατείας

Η χρήση βίας αποτελεί λύση;

Ειδική μνεία πρέπει να γίνει στο θέμα της χρήσης βίας ως κατασταλτικού μέτρου αντιμετώπισης της πειρατείας. Μπορούν τα μέλη του πληρώματος να φέρουν όπλα και να χρησιμοποιήσουν βία εναντίον των πειρατών;

Η απάντηση δεν είναι τόσο απλή.

Καταρχήν, ισχύει ο κανόνας εμπλοκής για χρήση μίνιμουμ θανατηφόρας βίας.

Η απαγόρευση κατοχής και χρήσης όπλων αποδυναμώνει το δικαίωμα άμυνας του πληρώματος σε κάθε επίθεση που δέχεται. Συνεπώς, η χρήση βίας ως μέσο αντιμετώπισης των πειρατών πρέπει να αποφεύγεται, εφόσον οι πειρατές φέρουνε όπλα και δεν διστάζουν να τα χρησιμοποιήσουν.

Εξάλλου, από τη χρήση βίας προκύπτει αυξημένος κίνδυνος τέλεσης αξιόποινης πράξης και κυρίως θανατηφόρας ενέργειας. Αυτό έχει ως συνέπεια σε πολλές περιπτώσεις το μέλος του πληρώματος που άσκησε βία ή επέφερε θανατηφόρο αποτέλεσμα να κινδυνεύει να εμπλακεί σε δικαστικές περιπέτειες με διεφθαρμένες ή αυστηρές δικαστικές αρχές των κρατών στων οποίων τα χωρικά ύδατα τελείται η πειρατεία. Πολλές φορές μάλιστα οι έννομες τάξεις αυτών των χωρών επισύρουν την ποινή του θανάτου για την χρήση θανατηφόρας βίας και την επιβάλλουν, χωρίς να εξετάσουν, κατά περίπτωση, εάν υπάρχουν ελαφρυντικά ή λόγοι άρσης του αδίκου. Έτσι, υπάρχει περίπτωση κάποιο μέλος πληρώματος να καταδικαστεί σε θάνατο, παρόλο που βρισκόταν σε άμυνα, όταν επήλθε θάνατος επιτιθέμενου (και, συχνά, ανήλικου) πειρατή.

Επιπλέον, δεν πρέπει να λησμονούμε τον κίνδυνο που απορρέει για τους ομήρους που ενδεχομένως κρατούν οι πειρατές.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι μόνο οι ναυτικές, εναέριες και γενικότερα στρατιωτικές δυνάμεις περιφρούρησης και μόνο στο πλαίσιο αποτροπής πειρατειών και σύλληψης των πειρατών μπορούν να χρησιμοποιούν όπλα και βία. Εννοείται στο αναγκαίο μέτρο και με τις λιγότερες δυνατές απώλειες. Όλοι οι φορείς αντιμετώπισης της πειρατείας τάσσονται κατά της προληπτικής βύθισης των μητρικών πλοίων των πειρατών. Πρόκειται για τα αγκυροβολημένα πλοία-βάσεις των πειρατών ,από τα οποία οργανώνονται όλες οι πειρατικές επιθέσεις .Η πιθανή κράτηση ομήρων σε αυτά αλλά και η έλλειψη βεβαιότητας για την ταυτότητα αυτών των πλοίων αποτρέπει τις ναυτικές δυνάμεις από οποιαδήποτε επέμβαση στα μητρικά πλοία.

Είναι προφανές, λοιπόν, ότι τα μέτρα καταστολής μιας πειρατικής επίθεσης δεν πρέπει να βασίζονται και να συνδέονται με τη χρήση βίας. Σε περίπτωση, λοιπόν, που συμβεί το απευκταίο κι εκδηλωθεί απόπειρα πειρατείας, από τη στιγμή που η χρήση βίας δεν ενδείκνυται ως μέσο αντιμετώπισης, παρατίθενται παρακάτω οι κυριότερες πρακτικές καταστολής της πειρατικής επίθεσης:

- Εφαρμογή προσχεδιασμένου πλάνου αντιμετώπισης πειρατών.
- Έγκαιρη σήμανση συναγερμού και χρήση σφυρίχτρας.
- Άμεση αναφορά και εκπομπή σημάτων έκτακτης ανάγκης προς κάθε αρμόδια αρχή, άλλα κοντινά πλοία και ναυτικές δυνάμεις που περιπολούν στην περιοχή. Είναι απαραίτητο να δίδεται με ακρίβεια το όνομα, η θέση και η κατάσταση του πλοίου.
- Τήρηση οδηγιών που στέλνονται από τους παραπάνω φορείς σχετικά με την αντιμετώπιση της κατάστασης.
- Λήψη φωτογραφιών και βιντεοσκόπηση και άμεση αποστολή στους παραπάνω φορείς (αν είναι εφικτό).
- Χρήση φωτοβολίδων εάν έχει σκοτεινιάσει.
- Αιφνίδιος φωτισμός του ύποπτου σκάφους εάν έχει σκοτεινιάσει.
- Πραγματοποίηση ελιγμών διαφυγής, αύξηση της ταχύτητας και, αν κρίνεται σκόπιμο, πρόκληση κυμάτων με την βοήθεια των ελιγμών.
- Χρήση κλειστών κυκλωμάτων τηλεόρασης και ειδικών συστημάτων ελέγχου του πλοίου.
- Χρήση αντλιών νερού ως μέσο απώθησης.
- Υποχώρηση στις ζώνες ασφαλείας.
- Εάν η αρχική επίθεση ή η απόπειρα των πειρατών αποβεί άκαρπη και τραπούν σε φυγή, τότε εναέρια μέσα πρέπει να συνεχίσουν να παρακολουθούν το σκάφος τους

προκειμένου να μην οργανώσουν δεύτερη επίθεση και επανέλθουν. Η επιτήρηση πρέπει να σταματήσει όταν κάποιο πολεμικό πλοίο προσεγγίσει το πειρατικό, αφοπλίσει και συλλάβει τους πειρατές.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα έγκαιρης και επιτυχούς αντίδρασης σε απόπειρα πειρατείας αποτελεί η ακόλουθη περίπτωση. Το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο "Σίκινος", που ανήκει στην εταιρεία Kyklades Maritime δέχτηκε πρόσφατα πειρατική επίθεση. Το 24μελες πλήρωμα(8 Έλληνες ανάμεσά του) αποδείχτηκε διαβασμένο και ψύχραιμο. Χρησιμοποιώντας μάνικες νερού και φωτοβολίδες κατάφερε να αποτρέψει τους πειρατές και να τους απομακρύνει. Σε κάθε περίπτωση χρήσης κατασταλτικού μέτρου, η ασφάλεια του πληρώματος πρέπει να αποτελεί την προτεραιότητα του καπετάνιου, ο οποίος έχει το δικαίωμα να λαμβάνει όλες τις αποφάσεις και όλα τα μέτρα που κρίνει απαραίτητα.

Καταπολέμηση πειρατείας από διεθνείς συνεργασίες, οργανισμούς και κράτη.

Όλα όσα αναφέρθηκαν, τόσο σε επίπεδο πρόληψης όσο και καταστολής, είναι πολύ σημαντικά και συχνά συμβάλλουν (όταν τηρούνται) στην αποτροπή πειρατικών επιθέσεων, ιδιαίτερα όταν συνδυάζονται με ψυχραιμία, υψηλό βαθμό ετοιμότητας και σωστό συντονισμό.

Η έξαρση, όμως, των πειρατικών επιθέσεων, οι διαρκώς εξελισσόμενες πρακτικές των πειρατών, καθώς και τα πιο προηγμένα μέσα που χρησιμοποιούν οδήγησαν στην κινητοποίηση όλων των φορέων που εμπλέκονται στο θαλάσσιο εμπόριο, μεταφορές και ναυτιλία, καθώς και των κρατών προέλευσης των πλοίων. Το πρόβλημα έχει λάβει ανησυχητικές διαστάσεις. Χαρακτηριστικό είναι ότι τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, πειρατές σε όλο τον κόσμο κρατούν τουλάχιστον δέκα πλοία και πολυμελή πληρώματα ως ομήρους.

Υπό αυτές τις συνθήκες, κατέστη επιτακτικό να αναλάβουν δράση κράτη και διεθνείς οργανισμοί. Πράγματι, η συμβολή τους σε επιχειρήσεις περιφρούρησης θαλασσίων περιοχών, συνοδείας εμπορικών πλοίων και αποτροπής πειρατειών είναι πολύ σημαντική.



Συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), στο πλαίσιο της Επιχείρησης "ΑΤΑΛΑΝΤΑ", έστειλε στον κόλπο του Άντεν ναυτική δύναμη, η οποία πραγματοποιεί περιπολίες ελέγχοντας τον θαλάσσιο χώρο του διαδρόμου προστασίας και επεμβαίνει όποτε απαιτηθεί. Μάλιστα, πρώτος διοικητής της ναυτικής δύναμης ήταν ΄Έλληνας, ο Αρχιπλοίαρχος Παπαϊωάννου. Η επιχείρηση αυτή ήταν η πρώτη αμιγώς ευρωπαϊκή στρατιωτική επιχείρηση για την αποτροπή και την καταπολέμηση της πειρατείας (επικυρώθηκε από το Συμβούλιο της Ευρώπης την 11η Νοεμβρίου του 2008). Στο σημείο αυτό, ας σημειωθεί ότι ο τωρινός επικεφαλής της ευρωπαϊκής ναυτικής δύναμης, ο Βρετανός ναύαρχος Χάντσον κατήγγειλε ότι πολλές, κυρίως μικρές, ναυτιλιακές εταιρείες δεν συνεργάζονται με την ευρωπαϊκή ναυτική δύναμη που δρα στην περιοχή και αποφεύγουν να πάρουν τις απαιτούμενες οδηγίες προκειμένου να προστατευτούν αποτελεσματικά από τις πειρατικές επιθέσεις.

Το ΝΑΤΟ, από τη δική του πλευρά, έχει στείλει στην περιοχή αριθμό πλοίων, τα οποία και έχει εκδηλώσει την πρόθεση να τα αυξήσει, τα οποία και εμπλέκονται τόσο σε περιπολίες στις επικίνδυνες περιοχές, όσο και στο εγχείρημα συνοδείας κατά την πλεύση των εμπορικών πλοίων από την ευρύτερη περιοχή.
Ο ΟΗΕ συνέταξε την υπ' αριθμ. 1838 Οδηγία, με την οποία καλεί τα κράτη να προστατεύουν τα εμπορικά πλοία της σημαίας τους ακόμα και με την αποστολή συνοδευτικών πολεμικών πλοίων και εναέριων δυνάμεων[2].

Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει στον I.M.O., ο οποίος έχει εκδώσει την οδηγία IRTC (International Recommended Transit Corridor), που συμπεριλαμβάνει πληροφορίες για τα διερχόμενα πλοία από τον κόλπο του Άντεν. Με αυτήν την οδηγία, ο I.M.O. προωθεί την χρήση οδηγιών και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών που συμμετέχουν σε αυτόν. Επίσης, ζητάει από τις κυβερνήσεις να ενημερώνουν λεπτομερώς το δίκτυο του IRTC και από τους πλοιοκτήτες, πλοιάρχους και πληρώματα να λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τους τις νέες ενημερώσεις και τις διάφορες προειδοποιήσεις, ιδιαίτερα όταν διέρχονται από τις επικίνδυνες περιοχές.

Επιπλέον, η CTF 150 (Combined Task Force 150), δηλαδή η συνασπισμένη δύναμη κρούσης, η οποία αποτελείται από διεθνείς ναυτικές δυνάμεις, περιφρουρεί τις επικίνδυνες περιοχές και, ιδιαίτερα, τους προτεινόμενους θαλάσσιους διαδρόμους διέλευσης των πλοίων.

Η Αραβική Συμμαχία έχει επίσης εκφράσει τη βούληση να συμμετέχει πλέον με δικά της πλοία στις περιπολίες της περιοχής, αφού εμπορικά πλοία δικών της συμφερόντων, και, κυρίως, πετρελαιοφόρα, έχουν τον τελευταίο καιρό πέσει στα χέρια των πειρατών. Γενικά όμως, οι περιορισμένες στρατιωτικές δυνατότητες των χωρών αυτών δε συνάδουν προς την κατεύθυνση αυτή.

Τέλος, μεμονωμένα κράτη (π.χ. Ινδία, Ιαπωνία, Ρωσία) έστειλαν ή θα στείλουν, όπως έχουν εξαγγείλει, πολεμικά πλοία για να περιπολούν τις επικίνδυνες περιοχές. Τελευταία, ακόμα και μικρά κράτη όπως οι Σεϋχέλλες, μέσω του Προέδρου τους Μίτσελ, αποφάσισαν την ανάπτυξη στρατιωτικών δυνάμεων, ως αποτρεπτικό μέτρο στη ραγδαία αύξηση των πειρατειών στο Αρχιπέλαγος των Σεϋχελλών, στον Ινδικό Ωκεανό.



Είναι αυτονόητο ότι, αν και τα πολεμικά πλοία είναι ταχύτερα των εμπορικών, χρειάζονται παρόλα αυτά την συνδρομή ελικοπτέρων, δηλαδή την άμεση εναέρια επιτήρηση και καταδίωξη των πειρατών από αυτά, προκειμένου τελικά να καταφθάνουν στα ακινητοποιημένα από ελικόπτερα πειρατικά σκάφη και να συλλαμβάνουν τους πειρατές.

Η διεθνής συνεργασία κρίνεται, λοιπόν, απαραίτητη για την καταπολέμηση της ολοένα αυξανόμενης πειρατείας και ο ρόλος των ενόπλων δυνάμεων κάθε εμπλεκόμενης χώρας είναι καταλυτικός για την πάταξη του φαινομένου.

2. Υπάρχουν και άλλες αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας (ΣΑ) του ΟΗΕ που σχετίζονται με τη θεματική της πειρατείας, αλλά η παρουσίαση τους ξεφεύγει της παρούσας ανάλυσης.

Η Πειρατεία υπό το Πρίσμα των Διεθνών Οργανισμών

Εισήγηση της κ. Φωτεινής Μπέλλου, Λέκτορα Πανεπιστημίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ



Το φαινόμενο της διεθνούς πειρατείας έχει αρχίσει να απασχολήσει σοβαρά τη διεθνή κοινότητα εξαιτίας της σταδιακής ανάπτυξής της στην περιοχή του Κέρατος της Αφρικής και στα ανοικτά της Σομαλίας ενώ πριν από λίγα χρόνια το φαινόμενο παρουσιαζόταν κυρίως στην περιοχή της Ινδονησίας και στα στενά του Μάλακκα. Σύμφωνα και με τον κ. Ευθύμιο Μητρόπουλο, το φαινόμενο της διεθνούς πειρατείας που εξαπλώνεται ως επιδημία στην περιοχή της Σομαλίας έχει υπερβεί την ναυτιλιακή κοινότητα και αποτελεί πλέον ένα ζήτημα παγκόσμιας σημασίας.[1] Η πειρατεία έχει αποτελέσει ένα νέο πολιτικό και στρατηγικό χαρτί στην διεθνή πολιτική σκακιέρα. Τα περιστατικά διεθνούς πειρατείας το 2008 και το 2009 έχουν αυξηθεί σημαντικά. Κατά τη διάρκεια του 2008, από τα 293 περιστατικά πειρατείας παγκοσμίως, 111 πειρατείες πραγματοποιήθηκαν από Σομαλούς αντάρτες στην περιοχή του Κέρατος της Αφρικής εκ των οποίων τα 49 κατέληξαν σε επιτυχείς καταλήψεις. Οι περισσότερες καταλήψεις πλοίων σημαίνουν περιστατικά ομηρίας που διαρκούν ακόμα και μήνες (889 ναυτικοί το 2008) με νεκρούς και αγνοούμενους (11 και 21 ναυτικοί αντίστοιχα).

Κατά διάρκεια του 2009, υπήρξε μια σχετική μείωση των κρουσμάτων πειρατείας έχοντας σημειώσει αριθμό κρουσμάτων μέχρι και τον Νοέμβριο του 2009, 170 περιστατικά πειρατείας και 236 ομήρους. Η μείωση σημειώθηκε κυρίως στον Διεθνώς Προτεινόμενο Διάδρομο Μεταφοράς (Internationally Recommended Transit Corridor) σε αντίθεση με τον αριθμό περιστατικών πειρατείας στα ανοικτά της θάλασσας της Σομαλίας.[2] Το συνολικό κόστος των λύτρων από τους αντάρτες των θαλασσών υπολογίζεται σε περίπου $13-16 δισ. ετησίως.[3]

Η σταδιακή ανάπτυξη των περιστατικών πειρατείας στα στενά του Eden έχει δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα οικονομικού, πολιτικού και ανθρωπιστικού χαρακτήρα. Συγκεκριμένα, η πειρατεία διαταράσσει τη διεθνή ναυσιπλοΐα σε ένα άκρως νευραλγικό σημείο θαλάσσιας οδού προκαλώντας τεράστιες απώλειες στις τοπικές οικονομίες παράκτιων κρατών στην περιοχή δεδομένου ότι οι διαδρομές της διεθνούς ναυτιλίας αλλάζουν και προτιμούνται οι διαδρομές από το Ακρωτήρι της Καλής Ελπίδας. Συνεπακόλουθα, αυξάνονται σε απαγορευτικά επίπεδα οι ασφαλιστικές δαπάνες μεταφοράς προϊόντων σε πολύ δημοφιλείς ναυτιλιακούς

1. Ο κ.Ευθύμιος Μητρόπουλος, είναι ο Γενικός Γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Η παραπάνω φράση του αποτελεί απόσπασμα από την ομιλία του στις 24 Φεβρουαρίου 2008.
2. Σύμφωνα με το IRTC, από το Φεβρουάριο μέχρι και τον Απρίλιο σημειώνονται τα περισσότερα περιστατικά πειρατείας.
3. Το ακριβές κόστος των λύτρων δεν είναι εφικτό να καταγραφεί.

δρόμους. Επίσης διαταράσσεται η ανθρωπιστική βοήθεια που αποστέλλεται στη Σομαλία μέσω πλοίων στο πλαίσιο του Διεθνούς Επισιτιστικού Προγράμματος του ΟΗΕ. Επιπλέον, η πειρατεία δημιουργεί κινδύνους ενδεχόμενης περιβαλλοντικής καταστροφής καθώς πλοία μπορεί να βρεθούν υπό τον πλήρη έλεγχο εχθρικών ομάδων. Αξίζει ωστόσο να τεθεί το ερώτημα σχετικά με το βαθμό σημαντικότητας του φαινομένου της πειρατείας δεδομένου του μεγάλου οικονομικού ενδιαφέροντος από τη μια πλευρά που αφορά σε ένα αξιοσημείωτα μεγάλο κομμάτι του διεθνούς εμπορίου και από του ζητήματος της απειλής της διεθνούς ασφάλειας και ειρήνης από την άλλη πλευρά που ενεργοποίησε το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών στα τέλη του 2008 να εκδώσει ψηφίσματα βάσει του κεφαλαίου 7 του Καταστατικού Χάρτη καλώντας τα κράτη μέλη του ΟΗΕ ή περιφερειακούς θεσμούς να χρησιμοποιήσουν ακόμα και ένοπλη βία για την πάταξη του φαινομένου. Πριν προχωρήσουμε στον τρόπο με τον οποίο Διεθνείς Οργανισμοί έχουν εμπλακεί στην αντιμετώπιση και πάταξη του φαινομένου της ναυτιλιακής πειρατείας, θεωρείται χρήσιμος ένας εννοιολογικός διαχωρισμός.

Σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό του ΟΗΕ και το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου, ναυτιλιακή πειρατεία ορίζεται ως "οποιαδήποτε παράνομη πράξη που συμβαίνει στην θάλασσα"[4]. Συχνά οι δυο διεθνείς θεσμοί χρησιμοποιούν τον όρο πειρατεία για να περιγράψουν επίσης περιστατικά θαλάσσιας κλοπής (sea robbery) γεγονός που δεν διευκολύνει την ακριβή καταγραφή των περιστατικών. Επίσης υπάρχει κριτική προς τους οργανισμούς αυτούς ότι δεν καταχωρίζουν περιστατικά ναυτιλιακής τρομοκρατίας. Προκειμένου όμως να περιλαμβάνει όλα τα περιστατικά που ενδεχομένως λαμβάνουν χώρο στον υδάτινο χώρο θα έπρεπε να συμπεριλαμβάνουν και τα περιστατικά της ναυτιλιακής τρομοκρατίας. Επομένως, ο διαχωρισμός των περιπτώσεων ανάλογα με την κρισιμότητα του συμβάντος κρίνεται απαραίτητος:

- Ως **διαφθορά**, ορίζονται οι πράξεις εκβιασμού εναντίων πλοίων από διεφθαρμένους κρατικούς λειτουργούς.
- Ως **θαλάσσια κλοπή**, ορίζεται κάθε επίθεση κλοπής που συμβαίνει όταν το πλοίο βρίσκεται σε αγκυροβόλιο ή σε λιμάνι.
- Ως **πειρατεία** ορίζονται οι δράσεις εναντίων ποίων σε κίνηση και έξω από την αρμοδιότητα λιμενικών αρχών σε χωρικά ύδατα, στενά και ανοιχτές θάλασσες.
- Ως **ναυτιλιακή τρομοκρατία** ορίζεται κάθε έγκλημα εναντίον πλοίων από τρομοκρατικές οργανώσεις.

Όπως παρατηρείται, ο διαχωρισμός είναι απαραίτητος δεδομένου ότι κάθε θαλάσσιο περιστατικό από τα παραπάνω παρουσιάζει διαφορετικά χαρακτηριστικά. Σε κάθε περίπτωση, προκύπτουν διαφορετικές πρακτικές αντιμετώπισης του φαινομένου της ναυτιλιακής διαφθοράς που ενέχει χαρακτηριστικά οικονομικού εκβιασμού από διεφθαρμένους κρατικούς λειτουργούς από εκείνους τα μέτρα που θα μπορούν να ληφθούν σε περιστατικά ομηρίας πλοίου με επικίνδυνο φορτίο. Γίνεται αντιληπτό λοιπόν ότι οι διαφορετικές τακτικές αποσκοπούν στην εξασφάλιση διαφορετικών στόχων στη βάση του συγκεκριμένου χαρακτήρα του κάθε περιστατικού. Ένα περιστατικό ναυτιλιακής τρομοκρατίας, (maritime terrorism) μπορεί περισσότερο εύκολα να προκύψει σε μια περιοχή όταν συντρέχουν οι προηγούμενες εκφάνσεις της

4. Για τον ακριβή ορισμό βλ. IMO, Information Resources on Piracy and Armed Robbery" http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D27051/Piracy_9December2009_.pdf



"ναυτιλιακής εγκληματικότητας". Για το λόγο αυτό, η αντιμετώπιση πρέπει να είναι άμεση γιατί ο συνδυασμός μπορεί να είναι καταστροφικός. Οι τρομοκράτες συχνά χρησιμοποιούν ναυτιλιακά "εργαλείαπρονόμια" για να πραγματοποιήσουν τουλάχιστον τρεις στόχους: α) να προκαλέσουν αρκετές ζημιές σε πλοία προκειμένου να δημιουργήσουν ένα κλίμα φόβου, β) να αποκτήσουν παράνομα στρατιωτικό ή άλλο ύποπτο υλικό και γ) να αποκτήσουν χρήματα μέσω της πειρατείας.



Η βασική διαφορά ανάμεσα στην ναυτιλιακή πειρατεία και την ναυτιλιακή τρομοκρατία είναι το γεγονός ότι στην πειρατεία αν οι πειρατές καταλαμβάνουν ένα πλοίο για να αποσπάσουν λύτρα ή να κλέψουν το φορτίο, η επίτευξη των στόχων αυτών τερματίζει το περιστατικό. Ωστόσο, στην περίπτωση της ναυτιλιακής τρομοκρατίας, αν οι τρομοκράτες προβούν στην κατάληψη ενός πλοίου, τότε ακολουθούν σημαντικά ζητήματα ασφάλειας, όπως το ενδεχόμενο να μπλοκαριστεί με εκρηκτικά και να χρησιμοποιηθεί για την καταστροφή ενός λιμανιού ή για τη διακοπή της ελεύθερης διέλευσης από συγκεκριμένους τους ναυτιλιακούς δρόμους ή κόμβους, κανάλια ή διώρυγες ή να αποτελέσει εργαλείο εκβιασμού για πολιτικούς σκοπούς.

Κατά το παρελθόν υπήρξαν αξιοσημείωτα περιστατικά ναυτιλιακής τρομοκρατίας. Συγκεκριμένα στις 12 Οκτωβρίου 2000 πραγματοποιήθηκε από μια μικρή ομάδα τρομοκρατών, η επίθεση στο αμερικάνικο πολεμικό πλοίο Cole με 17 νεκρούς ναύτες. Στις 6 Οκτωβρίου 2002 έγινε επίθεση στο γαλλικό πλοίο Limburg, που στοίχισε τη ζωή σε ένα μέλος του πληρώματος και προκάλεσε σοβαρό περιβαλλοντικό πλήγμα αφού χύθηκαν στη θάλασσα 90.000 βαρέλια πετρελαίου. Αρκετά περιστατικά τρομοκρατίας έχουν παρατηρηθεί τα τελευταία χρόνια στην περιοχή της Σρι-Λανκα από μια οργάνωση γνωστή ως "Θαλάσσιοι Τίγρεις" αλλά και στην Ινδονησία και στα νησιά του Μάλακκα από τοπικές τρομοκρατικές οργανώσεις. Κανένα από τα παραπάνω περιστατικά ωστόσο δεν κινητοποίησε τη διεθνή κοινότητα να προβεί σε μεγάλης έκτασης επιχειρήσεις πάταξης του φαινομένου. Αξίζει να τονιστεί ότι κατά το τέλος του 2008 υπήρξαν μερικά συγκεκριμένα περιστατικά τα οποία δημιούργησαν σοβαρές ανησυχίες στη διεθνή κοινότητα. Συγκεκριμένα, στις 25 Σεπτεμβρίου του 2008 το ουκρανικό φορτηγό FAINA που περιείχε άρματα μάχης, αυτόματα όπλα και πυρομαχικά και είχε ως πρώτο προορισμό την Κένυα έγινε αντικείμενο πειρατείας. Στις 18 Νοεμβρίου 2008 το υπερ-δεξαμενόπλοιο SIRIUS STAR με 2εκ. βαρέλια αργού πετρελαίου αξίας 100$εκ δέχθηκε επίθεση πειρατείας και παρέμεινε υπό τον έλεγχο των πειρατών για καιρό μέχρι να ολοκληρωθούν οι διαπραγματεύσεις του ποσού των λύτρων. Στις 28 Νοεμβρίου 2008 το πλοίο BISCAGLIA μεταφοράς χημικών δέχθηκε επίσης επίθεση πειρατείας. Δεδομένου του μεγέθους των πλοίων και κυρίως του χαρακτήρα των μεταφερόμενων υλικών, καθίσταται σαφές ότι παράλληλα με τον οικονομικό χαρακτήρα του προβλήματος, υφίστανται σοβαρά ζητήματα κατά της διεθνούς ασφάλειας και ειρήνης. Η απάντηση των Ηνωμένων Εθνών στο φαινόμενο ωστόσο εστίασε αρχικά περισσότερο στην αντιμετώπιση των περιστατικών πειρατείας που διατάρασσαν την απρόσκοπτη μεταφορά της ανθρωπιστικής βοήθειας προς τη Σομαλία παρά στην πάταξη του

φαινομένου καθευατού. Ωστόσο, σταδιακά οι αποφάσεις διευρύνουν το χαρακτήρα της διεθνούς δράσης που είχαν ως κύριο στόχο την προώθηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας ακόμα με την χρήση ένοπλων μέσων. Οι αποφάσεις που ψηφίστηκαν ομόφωνα από το Συμβούλιο Ασφαλείας το 2008 (1816, 1838, 1846 και η Απόφαση 1851) εκδόθηκαν σύμφωνα με το κεφάλαιο 7 που αφορά στην χρήση ένοπλων μέσων για την διασφάλιση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας[5].

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

Ιστορικά, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός του ΟΗΕ κατέχει την σημαντικότερη θέση για τις πρωτοβουλίες παρουσίασης της μάστιγας της πειρατείας και του συντονισμού για την αξιολόγηση των μέτρων αντιμετώπισης του φαινομένου. Έχει καταφέρει να προβάλλει επαρκώς το μέγεθος της απειλής καθώς και να κινητοποιήσει τη διεθνή κοινότητα και άλλους διεθνείς οργανισμούς. Αξίζει να υπογραμμιστεί ότι για την αντιμετώπιση και πάταξη του φαινομένου της ναυτιλιακής πειρατείας έχει αναπτυχθεί μια πρωτοφανούς έκτασης πολυεθνική δράση η οποία εμπλέκει επιχειρησιακά διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΟΗΕ, το ΝΑΤΟ, την Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και μεγάλες δυνάμεις όπως οι ΗΠΑ, η Ρωσία, η Κίνα και η Ιαπωνία. Σε πρώτο στάδιο, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός με την καθοριστική του πρωτοβουλία το 1981, συνέβαλε στην δημιουργία του Διεθνούς Γραφείου Ναυτιλίας[6]. Το Διεθνές Γραφείο Ναυτιλίας αποτελεί ένα ειδικεύμενο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC) και ιδρύθηκε ως σημείο αναφοράς για την αντιμετώπιση όλων των τύπων ναυτιλιακού εγκλήματος και άλλων παράνομων πράξεων. Εκδίδει μια εβδομαδαία αναφορά σχετικά με την πειρατεία και διατηρεί σε 24ωρη βάση επικοινωνία με το Κέντρο Αναφορών Πειρατείας[7,8], για την ενημέρωση περιστατικών πειρατείας και την παροχή συμβουλών αντιμετώπισης της πειρατείας σε αληθινό χρόνο (real time response).

Ο ρόλος του ΝΑΤΟ

Η συμβολή του ΝΑΤΟ στην καταπολέμηση της ναυτιλιακής πειρατείας ξεκίνησε το 2008 με την επιχείρηση Allied Provider, συνεχίστηκε με την επιχείρηση Allied Protector για το διάστημα Μαρτίου-Αυγούστου 2009 και έκτοτε συνεχίζει με την επιχείρηση Allied Shield. Συγκεκριμένα, από τις 24 Οκτωβρίου 2008 έως και τις 12 Δεκεμβρίου 2008 η Ατλαντική Συμμαχία, συμμετείχε ενεργά στην καταπολέμηση της πειρατείας μέσω της επιχείρησης "Operation Allied Provider" στις περιοχές του Κόλπου του Eden και του Κεράτος της Αφρικής. Η επιχείρηση αυτή αναπτύχθηκε ύστερα από αίτημα του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ, Ban Ki-Moon στη βάση των σχετικών αποφάσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας. Εκτός από την καταπολέμηση της πειρατείας, η επιχείρηση αυτή είχε και ως στόχο να συνοδεύει πλοία που μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια στη Σομαλία μέσω του Παγκόσμιου Προγράμματος Σίτισης (WFP) του ΟΗΕ.

Η επιχείρηση εκτελέστηκε από την Μόνιμη Δύναμη Ταχείας Αντίδρασης (Standing Maritime Group-II), όπου συμμετείχαν επτά συμμαχικά πλοία από 6 κράτη-μέλη του ΝΑΤΟ[9,10], τα οποία είχαν εντολή να αποτρέψουν, να αμυνθούν και να διακόψουν κάθε πειρατική επιδρομή αλλά και να συνοδεύουν με ασφάλεια την

5. Η νομική ανάλυση των αποφάσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας δεν εμπίπτει στην παρούσα θεματική ανάλυση της ομιλήτριας.
6. International Maritime Bureau. Σημερινός διευθυντής του Γραφείου είναι ο πλοίαρχος Ποτένγκαλ Μούκουντουν.
7,8. Το Κέντρο Αναφορών Πειρατείας, έχει έδρα στην Κουάλα Λουμπούρ της Μαλαισίας και ιδρύθηκε το 1992.
9,10. Τα 6 κράτη-μέλη που συμμετείχαν στην επιχείρηση της "Operation Allied Provided" είναι η Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Τουρκία, Ηνωμένο Βασίλειο και Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.



ανθρωπιστική βοήθεια του ΟΗΕ στη Σομαλία[11]. Όπως προαναφέρθηκε, η πρώτη αυτή επιχείρηση του ΝΑΤΟ στην ευρύτερη περιοχή του Κόλπου είχε ως στόχο αρχικά να συνοδεύει τα πλοία που μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια στη Σομαλία αλλά και να περιπολεί σε θαλάσσιες οδούς που θεωρούνται επιρρεπείς και επικίνδυνες εξαιτίας των συνεχών επιθέσεων γύρω από την Σομαλία. Ήταν η πρώτη ΝΑΤΟική επιχείρηση στην περιοχή του Κόλπου και ήταν προσωρινού χαρακτήρα μέχρι να ολοκληρωθεί η ανάπτυξη της αντίστοιχης επιχείρησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η δεύτερη αποστολή του ΝΑΤΟ για την αντιμετώπιση της πειρατείας ονομάστηκε Operation Allied Protector και είχε διάρκεια από τις 24 Μαρτίου έως και τις 26 Αυγούστου 2009. Όπως και η προηγούμενη ΝΑΤΟική επιχείρηση είχε εντολές να αποτρέψει, να αμυνθεί και να διακόψει οποιαδήποτε πράξη πειρατείας στον κόλπο του Eden και στα ανοιχτά του Κέρατος της Αφρικής. Αυτή τη φορά, συμμετείχαν σε αρχικό στάδιο πέντε πλοία από την Μόνιμη Δύναμη Ταχείας Αντίδρασης Ι,[12] ενώ μετά τις 29 Ιουνίου 2009 συμμετείχαν πλοία από χώρες της Μόνιμης Δύναμης Ταχείας Αντίδρασης ΙΙ[13]. Η τρίτη επιχείρηση που βρίσκεται σε εφαρμογή από τις 17 Αυγούστου 2009 μέχρι και σήμερα ονομάστηκε Operation Allied Shield και έχει εντολή για την επί θαλάσσης πάταξη της πειρατείας (at sea counter-piracy). Παράλληλα, και με τη σύμφωνη απόφαση του Βορειο-Ατλαντικού Συμβουλίου, η επιχείρηση αυτή έχει επεκτείνει τη δράση της ώστε να μπορεί να παρέχει βοήθεια σε γειτονικές χώρες της περιοχής που αναζητούν τρόπους και μεθόδους για την πάταξη της πειρατείας. Τη δράση αυτή έχει αναλάβει η Μόνιμη Δύναμη Ταχείας Αντίδρασης (Standing Maritime Group II).

Ο ρόλος της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ακολουθώντας τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας, ανέπτυξε για πρώτη φορά στην ιστορία της μια πολυεθνικού χαρακτήρα ναυτική επιχείρηση την επιχείρηση ATALANTA (EUNAVFOR), στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας[14]. Η ευρωπαϊκή επιχείρηση τέθηκε σε εφαρμογή στις 8 Δεκεμβρίου 2008 και είχε διττό ρόλο, αφενός την προστασία των πλοίων του Παγκόσμιου Προγράμματος Σίτισης WFP για τη Σομαλία και αφετέρου την προστασία ευάλωτων σκαφών που πλέουν στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και την αποτροπή και καταστολή πράξεων πειρατείας και ένοπλης ληστείας ανοιχτά των Σομαλικών ακτών. Στο πλαίσιο της επιχείρησης ATALANTA, το στρατιωτικό προσωπικό έχει το δικαίωμα σύλληψης, κράτησης αλλά και μεταφοράς ενόχων για εκδίκαση, είτε σε κράτος μέλος της ΕΕ, είτε στην Κένυα ή στις Σεϋχέλλες βάσει σχετικών συμφωνιών. Η περιοχή διεκπεραίωσης εντολών είναι εξαιρετικά μεγάλη για

11. Η επιχείρηση του ΝΑΤΟ, "Operation Allied Provided" ακολουθούσε και το πλαίσιο αποφάσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας 1814, 1816, 1838.
12. Αρχικά συμμετείχαν πλοία από την Πορτογαλία, τον Καναδά την Ολλανδία, την Ισπανία και της Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής με την Μόνιμη Δύναμη Ταχείας Αντίδρασης Ι.
13. Τα πλοία που συμμετείχαν στην Μόνιμη Δύναμη Ταχείας Αντίδρασης ΙΙ, ήταν από την Ελλάδα, Τουρκία, Ηνωμένο Βασίλειο και τις ΗΠΑ.
14. Οι χώρες που συμμετέχουν στην επιχείρηση ATALANTA είναι: Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία και Σουηδία. Η Νορβηγία, είναι η πρώτη χώρα μη-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που συμμετέχει, ενώ η Κροατία και το Μαυροβούνιο έχουν επίσης ανακοινώσει τη συμμετοχή τους στην επιχείρηση.

τις δυνατότητες της αποστολής (αφού ξεπερνάει χιλιομετρικά την συνολική έκταση της Μεσογείου) και για αυτό το λόγο βρίσκεται σε συνεχή διασύνδεση με άλλες ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή (CTF-151 υπό τις ΗΠΑ, ΝΑΤΟ, Ρωσία, Ιαπωνία, Ινδία, Μαλαισία, Κίνα). Αξίζει να σημειωθεί πως στο πλαίσιο ανάπτυξης και εξάπλωσης της ATALANTA, δημιουργήθηκε το Κέντρο Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Maritime Security Centre) ώστε να συντονίζει τη συνεργασία της επιχείρησης με την πολιτική ναυτιλιακή κοινότητα στο Κέρας της Αφρικής. Για την δημιουργία του κέντρου αλλά και την ανάπτυξη και κάλυψη των τριών τομέων συνεργασίας (διακυβέρνηση, εκπαίδευση και ανάπτυξη της υπαίθρου) η Ευρωπαϊκή Ένωση σύμφωνα με το κείμενο Κοινής Στρατηγικής για τη Σομαλία 2008-2013 έχει καταμερίσει το ποσό των €215,8 εκ[15].

Στις 17 Νοεμβρίου 2009, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο συνεχάρη τον ηγετικό ρόλο της ATALANTA στο συντονισμό δράσης πολυεθνικών, εθνικών και περιφερειακών ναυτικών δυνάμεων που επιχειρούν στην περιοχή προκειμένου να εξασφαλίσουν αποκέντρωση, κοινή ενημέρωση και συντονισμό στην καταστολή της πειρατείας. Επιπλέον, πρότεινε την επέκταση της επιχείρησης για ένα ακόμα έτος (12 Δεκεμβρίου 2010) και παράλληλα ενέκρινε το σχεδιασμό για μια πιθανή επιχείρηση (στο πλαίσιο της ΕΠΑΑ) η οποία θα συμβάλει στην εκπαίδευση των δυνάμεων ασφάλειας της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης της Σομαλίας.

Ομάδα Επαφής για την Πειρατεία

Σε διεθνές πλέον επίπεδο, το θέμα του συντονισμού και της αξιοποίησης στο έπακρο των δυνατοτήτων των εν ισχύ πρωτοβουλιών κατά της ναυτιλιακής πειρατείας επιδιώκει να καλύψει η Ομάδα Επαφής που συγκροτήθηκε με πρωτοβουλία των ΗΠΑ και ενεργοποιήθηκε με απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας (1851 στις 16 Δεκεμβρίου 2008)[16]. Στην Ομάδα που συνεδρίασε για πρώτη φορά στην Ν. Υόρκη (14 Ιανουαρίου 2009) συμμετέχουν κράτη με ισχυρό περιφερειακό ρόλο, ναυτιλιακές δυνάμεις, αλλά και χώρες που έχουν αποστείλει ναυτικούς σχηματισμούς στην θαλάσσια περιοχή όπου εκδηλώνονται οι πειρατικές επιθέσεις. Αναλυτικά, συμμετείχαν οι εξής χώρες: Αυστραλία, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Ελλάδα, Ιαπωνία, Ινδία, Ισπανία, Ιταλία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Κένυα, Κίνα, Δημοκρατία της Κορέας, Ολλανδία, Ομάν, Ρωσία, Σαουδική Αραβία, Σομαλία, Τουρκία και Υεμένη. Από διεθνείς οργανισμούς συμμετείχαν η Αφρικανική Ένωση, η Ευρωπαϊκή Ένωση, ΝΑΤΟ, η Γραμματεία του ΟΗΕ και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός. Τέλος, προσκλήθηκαν επίσης το Βέλγιο, η Σουηδία, η Πορτογαλία, η Νορβηγία και ο Αραβικός Σύνδεσμος.

Η Ομάδα Επαφής για την Πειρατεία έθεσε τους παρακάτω στόχους[17]

- Βελτίωση της υποστήριξης σε επίπεδο πληροφοριών και επιχειρησιακό για την πάταξη περιστατικών πειρατείας
- Δημιουργία μηχανισμού για το συντονισμό δράσης "κατά πειρατών" (counter-piracy)
- Ενδυνάμωση δικαστικών πλαισίων σύλληψης, δίωξης και κράτησης πειρατών

15. Για τους σκοπούς της συγκεκριμένης εισήγησης ο ρόλος της ΕΕ αναλύεται κυρίως στον επιχειρησιακό τομέα ενώ δεν παρουσιάζεται η οικονομική βοήθεια ή υποστήριξη της ΕΕ στην ανοικοδόμηση της Σομαλίας.
16. Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS)
17. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Homeport: US Department of Coast Guard, Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia αλλά και ολόκληρο το κείμενο στην ιστοσελίδα http://homeport.uscg.mil/cgi-bin/st/portal/uscg_docs/MyCG/Editorial/20090916/Establishment_of_CGPCS_1-14-2009%5B1%5D_3.pdf?id=a2e187d94fd211a92d3009895718c42c8a1837f0

* Ενίσχυση της αυτο-ενημέρωσης εμπορικών πλοίων και άλλων δυνατοτήτων τους
* Βελτίωση του συντονισμού διπλωματικών και δημόσιων πληροφοριών
* Αντιμετώπιση των οικονομικών προβλημάτων που δημιουργεί η πειρατεία





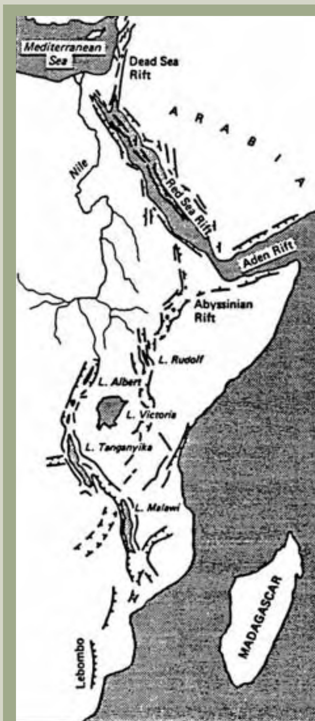
Επιπλέον, οι χώρες που συμμετέχουν στην Ομάδα Επαφής για την Πειρατεία, συμφώνησαν να δημιουργηθούν 4 Ομάδες Εργασίας όπου κάθε μια θα έχει διαφορετικό ρόλο. Σήμερα, αποτελείται από 45 κράτη. Η 1η Ομάδα Εργασίας εστιάζει στον στρατιωτικό και επιχειρησιακό συντονισμό και στην ανταλλαγή πληροφοριών καθώς επίσης και στη δημιουργία του περιφερειακού συντονιστικού κέντρου με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο και την υποστήριξη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Η 2η Ομάδα Εργασίας εξετάζει και ασχολείται με τα δικαστικά θέματα πειρατείας. Εδρεύει στη Δανία με την υποστήριξη του Γραφείου Ναρκωτικών και Εγκλημάτων του ΟΗΕ (UNODC). Η 3η Ομάδα Εργασίας έχει την έδρα της στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και στόχος της θα είναι η ενίσχυση της ναυτιλιακής αυτο-ενημέρωσης και άλλων δυνατοτήτων με την υποστήριξη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Τέλος, η 4η Ομάδα με έδρα την Αίγυπτο, θα είναι υπεύθυνη για την βελτίωση του συντονισμού μεταξύ των διπλωματικών και δημόσιων πληροφοριών που σχετίζονται με όλες τις μορφές της πειρατείας.

Η νέα απειλή της διεθνούς ναυτιλιακής πειρατείας εμφανίστηκε μεταψυχροπολεμικά κυρίως ως αποτέλεσμα της "ανάδειξης" αποτυχημένων κρατών τα οποία αδυνατούν να ελέγξουν τα σύνορά τους αλλά και να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά εγκληματικές ενέργειες στο έδαφος τους. Το φαινόμενο της ναυτιλιακής πειρατείας στην περιοχή του Eden και στα ανοικτά της Σομαλίας είναι συνάρτηση της απουσίας διακυβέρνησης στη Σομαλία. Σε κάθε περίπτωση παρουσιάζει το ενδιαφέρον στοιχείο της ενδεχόμενης διασύνδεσης πειρατικών ομάδων με τρομοκρατικά στοιχεία και ακριβώς για αυτό το λόγο έχει "καταφέρει" να ενεργοποιήσει μια πρωτοφανούς έκτασης συλλογική δράση ναυτικού χαρακτήρα εμπλέκοντας τόσο διεθνή θεσμικά όργανα όσο και μεγάλες δυνάμεις προκειμένου να αντιμετωπιστεί το ζήτημα της ναυτιλιακής πειρατείας.

Πειρατεία: Νομική και Επιχειρησιακή Διάσταση - Επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ, Η Ελληνική Συμμετοχή

Εισήγηση του Υπχου Παναγιώτη Σεργή ΠΝ, Εκπροσώπου ΓΕΝ/Α2

Η επανεμφάνιση της πειρατείας ως απειλής για την παγκόσμια ναυτιλία έθεσε σε δοκιμασία το "πεπαλαιωμένο" νομικό πλαίσιο καταπολέμησής της, αλλά και δημιούργησε ένα νέο πεδίο παγκόσμιας συνεργασίας στην προσπάθεια αντιμετώπισης του φαινομένου. Η Δυτική Αφρική, τα στενά του Malacca, η νότια κινεζική θάλασσα αλλά και το Κέρας της Αφρικής αποτελούν τα πεδία δράσης των σύγχρονων πειρατών. Ειδικά στην τελευταία περιοχή, ο μεγάλος αντίκτυπος των πειρατικών επιθέσεων έστρεψε το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας στην αναγκαιότητα εξεύρεσης λύσεων.



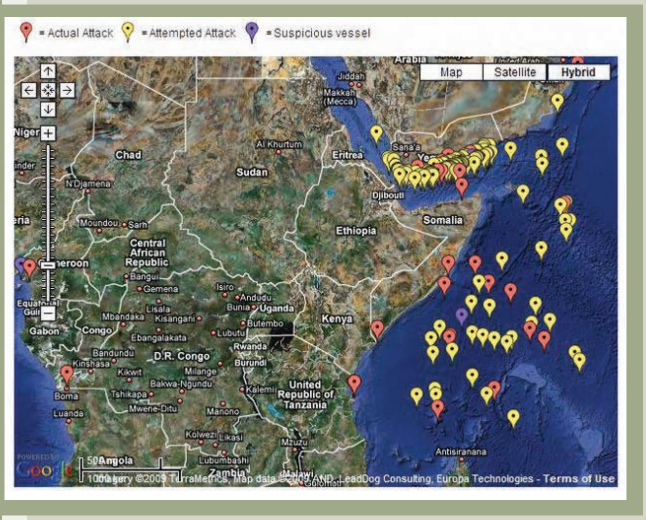
Είναι γεγονός ότι οι πειρατικές επιθέσεις στο Κέρας της Αφρικής έχουν αυξηθεί δραματικά την τελευταία διετία. Το International Maritime Bureau κατέγραψε 111 επιθέσεις στην θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας το 2008, σχεδόν διπλάσιες από αυτές που είχαν καταγραφεί το 2007. Μέχρι την 23η Νοεμβρίου 2009 είχαν καταγραφεί 195 επιθέσεις από τις αρχές του έτους με 39 επιτυχείς καταλήψεις εμπορικών πλοίων.

Ποιοί είναι οι πειρατές

Διάφορες πειρατικές ομάδες δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Σομαλίας. Οργανωμένες με βάση κυρίως το φυλετικό κριτήριο και με έδρα απομακρυσμένες παράκτιες πόλεις, οι ομάδες έχουν διαφορετικές επιχειρησιακές δυνατότητες. Στην έκθεση του ΓΓ/ΟΗΕ το Μάρτιο του 2009 αναγνωρίζονται δύο βασικά πειρατικά δίκτυα. Το πρώτο με έδρα την περιοχή του Eyl (στη Puntland) και το δεύτερο στην περιοχή του Xarardheere (στη Mudug). Στην ίδια έκθεση, καθώς και στο πόρισμα της Ομάδας των Εμπειρογνωμόνων που συνεκάλεσε ο Ειδικός Απεσταλμένος του ΓΓ/ΟΗΕ για τη Σομαλία (Νοέμβριος 2008), αναφέρεται ότι μικρότερες πειρατικές ομάδες δρουν από τις παράκτιες πόλεις Bosaso, Qandala, Caluula, Bargaal, Hobyo, Mogadishu και Garad. Σύμφωνα με πρόσφατες πληροφορίες μία νέα ομάδα δραστηριοποιείται με έδρα το Kismaayo στη νότια Σομαλία.



Αν και το κέρδος αποτελεί το βασικό παράγοντα παρακίνησης των πειρατών, αναλυτές υποστηρίζουν ότι όσο οι επικρατούσες συνθήκες στη Σομαλία καθιστούν την επιβίωση δύσκολη, το φαινόμενο θα συνεχίζεται καθόσον οι πειρατές θα είναι πρόθυμοι να αναλαμβάνουν το ρίσκο που συνεπάγεται η δραστηριότητά τους. Χαρακτηριστικό της καταστάσεως στη Σομαλία είναι ότι σύμφωνα με εκτιμήσεις του Υ.Α. του ΟΗΕ για τους Πρόσφυγες (UNHCR) τουλάχιστον 50.000 άτομα πέρασαν από τη Σομαλία στην βόρεια πλευρά του Κόλπου του Άντεν στην Υεμένη το 2008.



Μια διαφορετική οπτική γωνία δίδουν οι ίδιοι οι Σομαλοί που εμπλέκονται στην πειρατεία: τη θεωρούν ως δίκαιη ανταπόδοση στην παράνομη αλιεία στη θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας και στη χρησιμοποίηση της περιοχής ως χώρο απόρριψης αποβλήτων.

Αξίζει να τονιστεί ότι μέχρι σήμερα δεν έχει μπορέσει να αποδειχθεί κάποια διασύνδεση μεταξύ των πειρατών και τρομοκρατικών οργανώσεων. Απασχολεί όμως, ειδικά τις ΗΠΑ, το που πηγαίνουν τα λύτρα και αν με τα χρήματα αυτά χρηματοδοτούνται άλλες πτυχές του οργανωμένου εγκλήματος.

Οι τακτικές των πειρατών

Η πειρατεία είναι εποχιακή δραστηριότητα, εξαρτώμενη από τους μουσώνες που πνέουν στην περιοχή. Οι μήνες με την μεγαλύτερη δραστηριότητα είναι από Μάρτιο έως Ιούνιο και από Οκτώβριο έως Δεκέμβριο. Η τυπική πειρατική ομάδα αποτελείται από 6-8 άτομα οπλισμένα με ΑΚ-47 και RPGs. Αυτά, επιβαίνουν σε πολυεστερικά σκάφη μήκους περί τα 8 μέτρα, τα λεγόμενα skiffs, τα οποία διαθέτουν εξωλέμβιες μηχανές μεγάλης ιπποδύναμης προκειμένου να δίδουν στα σκάφη πλεονέκτημα ταχύτητας έναντι των εμπορικών πλοίων.

Οι πειρατές επιτίθενται συνήθως το λυκαυγές ή το λυκόφως σε πλοία που κατά προτίμηση έχουν μικρή ταχύτητα και χαμηλό ύψος εξάλων, το λεγόμενο freeboard. Κατα τη διάρκεια της μέρας οι πειρατές προσεγγίζουν τα εμπορικά πλοία από τη διεύθυνση του ηλίου προκειμένου να αξιοποιούν τις συνθήκες ορατότητας. Επιθέσεις δε γίνονται τη νύχτα, εκτός από την περίοδο της πανσελήνου.

Σε πολλές περιπτώσεις περισσότερα του ενός skiff επιτίθενται από διαφορετικές κατευθύνσεις έτσι ώστε να καθίστανται πιο δύσκολες οι αντιδράσεις των εμπορικών πλοίων. Επιπρόσθετα οι πειρατές για να αυξήσουν την εμβέλεια δράσης τους χρησιμοποιούν τα πλοιάρια της περιοχής, τα dhows, μήκους 30-40 μέτρων ως μητρικά πλοία (mother ships).

Ο χρόνος της πειρατικής επίθεσης διαρκεί από 15 έως 40 λεπτά. Συνεπώς, ο χρόνος αντιδράσεως προκειμένου να αποκρουσθεί η επίθεση είναι ελάχιστος. Λαμβανομένης υπόψη της τεράστιας εκτάσεως που έχει η περιοχή επιχειρήσεων η επιτυχής αντιμετώπιση της πειρατικής επίθεσης, εξαρτάται από τον επιχειρησιακό συντονισμό μεταξύ των δυνάμεων που δρουν στην περιοχή αλλά και από τα μέσα αυτοπροστασίας που λαμβάνουν τα ίδια τα εμπορικά πλοία όταν διαπλέουν τη θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας.

Η σημαντικότερη ιδιαιτερότητα της πειρατείας στο Κέρας της Αφρικής, σε σχέση με την πειρατεία σε άλλα μέρη της υδρογείου, είναι ότι οι πειρατές κατακρατούν τα πλοία και το πλήρωμά τους μέχρι να καταβληθούν τα απαιτούμενα λύτρα. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι πρόκειται για "απαγωγή στη θάλασσα" (maritime kidnapping). Έτσι σε αντίθεση με τα στενά του Malacca ή τη Νιγηρία, όπου η επίθεση στα πλοία γίνεται για να αποκτηθεί είτε το πλοίο είτε το φορτίο του, στη Σομαλία τα πληρώματα κατακρατούνται ως όμηροι, μέχρι να ικανοποιηθούν οι χρηματικές απαιτήσεις των πειρατών. Αυτή η τακτική είναι εφικτή διότι οι πειρατές βρίσκουν ασφαλές καταφύγιο για

τα καταληφθέντα πλοία πλησίον των ακτών της Σομαλίας. Οι πειρατές σε άλλα μέρη του κόσμου είναι αδύνατο να βρουν αντίστοιχα καταφύγια.

Την αντίδραση της διεθνούς κοινότητας στο φαινόμενο της πειρατείας μπορεί να διακριθεί σε τρία επίπεδα: το πολιτικό, το επιχειρησιακό και το τακτικό.





Στρατηγικό επίπεδο

Η δραστηριοποίηση του ΟΗΕ για την αντιμετώπιση του φαινομένου έχει ήδη αναφερθεί. Με συνεχή ψηφίσματά του (1816,1838,1846,1851) το ΣΑ/ΟΗΕ έχει εξουσιοδοτήσει τα κράτη που συνεργάζονται με την TFG (Transitional Federal Government) να εισέρχονται στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας για αντιπειρατικές επιχειρήσεις. Μάλιστα με το τελευταίο ψήφισμα εξουσιοδοτήθηκε δράση και εντός του εδάφους της Σομαλίας. Σε εκτέλεση του ψηφίσματος 1851 συστάθηκε και η Ομάδα Επαφής για την Πειρατεία ανοικτά της Σομαλίας (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia), φορέας που έχει ως σκοπό την διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών και οργανισμών για την καταπολέμηση της πειρατείας.

Στο πλαίσιο του IMO, τον Ιανουάριο 2009, αντιπρόσωποι από 17 χώρες της περιοχής συναντήθηκαν στο Τζιμπουτί και υιοθέτησαν τον Djibouti Code of Conduct, σύμφωνα με τον οποίο τρία περιφεριακά κέντρα πρόκειται να ιδρυθούν για την ενίσχυση της ανταλλαγής εικόνας μεταξύ των συνεργαζόμενων κρατών. Επιπρόσθετα, από τον οργανισμό έχει υιοθετηθεί ο Διεθνής Επιτηρούμενος Δίαυλος Ναυσιπλοΐας (IRTC) καθώς και ο Οδηγός Βελτίστων Πρακτικών (BMP), ζητήματα για τα οποία θα αναφερθώ στη συνέχεια.

Επιχερησιακή Επίπεδο

Πολλοί οργανισμοί και κράτη ανταποκρίθηκαν στην ανάγκη για αστυνόμευση της θαλάσσιας περιοχής στο Κέρας της Αφρικής. Η ΕΕ, το ΝΑΤΟ, οι ΗΠΑ με τη NAVCENT, η Ρωσία, η Κίνα η Ινδία, η Ιαπωνία κ.α. απέστειλαν πλοία στη Σομαλία.

Η χώρας μας συμμετέχει τόσο στην ευρωπαϊκή όσο και στη νατοϊκή δύναμη. Αναφορικά με την ευρωπαϊκή επιχείρηση "ΑΤΑΛΑΝΤΑ", με απόφαση του ΚΥΣΕΑ, η Ελλάδα συμμετέχει με μία Φ/Γ καθόλη τη διάρκεια της επιχείρησης (Δεκ 08 - Δεκ 10). Η χώρα μας έδωσε και την πρώτη τακτική διοίκηση της επιχείρησης. Πρώτος Force Commander ανέλαβε ο Αρχιπλοίαρχος Α. Παπαϊωάννου ΠΝ, του οποίου το έργο ήταν ιδιαίτερα δύσκολο, λαμβανομένου υπόψη ότι έπρεπε να "στηθεί" εκ του μηδενός η πρώτη ναυτική επιχείρηση της ΕΕ. Στην επιχείρηση Ocean Shield του ΝΑΤΟ, η χώρα μας συμμετέχει στο πλαίσιο της Δεύτερης Μόνιμης Νατοϊκής Δύναμης (SNMG-2).

Η περιοχή επιχειρήσεων που δρουν οι προαναφερθήσες ναυτικές δυνάμεις



διακρίνεται στον Κόλπο του Άντεν (GoA) και στη Λεκάνη της Σομαλίας (SB). Ο επιχειρησιακός συντονισμός στον GoA είναι πολύ πιο ανεπτυγμένος απ' ότι στην SB. Στα εμπορικά πλοία που διέρχονται τον GoA υποδεικνύεται να διέρθουν από τον IRTC (Internationally Recommended Transit Corridor) ο οποίος είναι σε χρήση από την 1η Φεβ. 09. Για την προστασία των εμπορικών πλοίων που διαπλέουν τον IRTC εφαρμόζονται δύο φιλοσοφίες επιχειρησιακής δράσης: αφενός της εκτέλεσης περιπολιών σε συγκεκριμένους τομείς (patrol boxes) και αφετέρου της διενέργειας επιχειρήσεων συνοδείας των εμπορικών πλοίων (escort ops). Την πρώτη μέθοδο ακολουθούν η ευρωπαϊκή EUNAVFOR, η νατοϊκή OCEAN SHIELD και η υπό αμερικανική καθοδήγηση TF 151. Ο συντονισμός γίνεται από το SHADE (Shared Awareness and De-confliction) στο Μπαχρείν, με βάση σχετικό οδηγό που εγκρίθηκε την 10η Αυγ. 09.

Ο Οδηγός δεν έχει νομική δεσμευτικότητα και η συμμετοχή στα όσα προβλέπει γίνεται επί εθελοντικής βάσεως. Για την πλήρη κάλυψη του IRTC, που εκτείνεται σε 23 boxes στην εσχάρα 4W, απαιτούνται 8 Π. Πλοία με Ε/Π και η ανάθεση σε αυτά τομέων περιπολίας (60 x 20 ν.μ.) σε αυτά. Προκειμένου να υπάρξει η αντιμετώπιση των έκτακτων αναγκών (π.χ. RAS, SAR), ο βέλτιστος αριθμός Π. Πλοίων στον IRTC είναι σύμφωνα με τον Οδηγό 10 με 12. Αν ο διαθέσιμος αριθμός είναι μικρότερος από 8 Π. Πλοία, τότε γίνεται ιεράρχιση με βάση τις υπάρχουσες πληροφορίες, τα ιστορικά στοιχεία, τον καιρό, την ύπαρξη άλλων Π. Πλοίων εντός του διαδρόμου που εκτελούν escort ops και την ύπαρξη ευαίσθητων εμπορικών πλοίων εντός του IRTC.

Οι υπόλοιπες δυνάμεις (Ρωσία, Κίνα, Ιαπωνία, Ινδία, κ.α) που δραστηριοποιούνται στον IRTC, εκτελούν επιχειρήσεις συνοδείας εμπορικών πλοίων σε όλη την έκταση του διαδρόμου από την μία άκρη του μέχρι την άλλη. Για τις δυνάμεις αυτές δεν παρέχεται κάποιος συντονισμός μέσω του Οδηγού, αλλά προτείνεται απλώς η ανακοίνωση των εκτελούμενων συνοδειών μέσω ενός κοινού διαδικτυακού τόπου επικοινωνίας του Mercury.

Ουσιαστικά στον IRTC "συγκρούονται" δύο τρόποι επιχειρήσεων: των περιπολιών σε τομείς από τις δυτικές δυνάμεις και των επιχειρήσεων συνοδείας από τους υπόλοιπους. Κατά την άποψη μου η διαφοροποίηση αυτή εκφράζει τις ευρύτερες γεωπολιτικές στοχεύσεις των δυτικών στη θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας. Οι δύο διακριτές μέθοδοι επιχειρήσεων καθιστούν τον συντονισμό όλων των μονάδων που δρουν στον IRTC εξαιρετικά δυσχερή. Μία πρόσφατη σημαντική εξέλιξη είναι η διαφαινόμενη προσέγγιση της Κίνας με τον μηχανισμό του SHADE. Αν και ακόμη δεν έχουν οριστικοποιηθεί οι όροι της προσέγγισης αυτής, η εξέλιξη ίσως σημάνει διαφοροποίηση του τρόπου επιχειρήσεως των κινεζικών πλοίων από escort ops σε patrolling boxes.

Η αποτελεσματικότητα του συντονισμού στον GoA έχει μεταφέρει το επίκεντρο των πειρατικών επιθέσεων στη SB, στην οποία δεν υφίσταται ανάλογος συντονισμός. Η προσπάθεια αντιμετώπισης της πειρατείας στην περιοχή αυτή βασίστηκε στην παροχή οδηγιών προς τα εμπορικά πλοία να διαπλέουν τον Ινδικό Ωκεανό σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερες αποστάσεις από τις ακτές της Σομαλίας. Τον Απρίλιο για παράδειγμα η

απόσταση των 500 ν.μ. από τις ακτές θεωρείτο ασφαλής για τον διάπλου των εμπορικών πλοίων. Πλέον παρουσιάζονται επιθέσεις ανατολικότερα του μεσημβρινού 60Α, σε αποστάσεις περί τα 1000 νμ. παρουσιάζοντας εύγλωτα την προσαρμοστικότητα που επιδεικνύουν οι πειρατές στις επιχειρησιακές τακτικές των ναυτικών δυνάμεων.

Ίσως το πλέον ισχυρό αποτρεπτικό μέσο είναι η σύλληψη και η καταδίκη των πειρατών. Αν και το διεθνές δίκαιο, τόσο το συμβατικό όσο και το εθιμικό, δίδει το δικαίωμα παγκόσμιας δικαιοδοσίας στα κράτη αναφορικά με το έγκλημα της πειρατείας, τα κράτη είναι απρόθυμα να συλλάβουν και να καταδικάσουν τους πειρατές. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι επιχειρήσεις στο Κέρας της Αφρικής αποτελούν τον "θάνατο" της παγκόσμιας δικαιοδοσίας. Μερικά κράτη προσανατολίζονται στη διεθνή δικαιοδοσία, δηλαδή αναζητούν νομικό δεσμό μεταξύ του κράτους και των θυμάτων της πειρατικής ενέργειας. Ενδεικτική είναι η στάση της Γερμανίας η οποία πρόκειται να προχωρήσει σε σύλληψη πειρατών μόνον όταν έχουν πληγεί γερμανικά συμφέροντα. Οι ΕΕ και οι ΗΠΑ έχουν υπογράψει συμφωνία με την Κένυα για την παράδοση των συλληφθέντων πειρατών για εκδίκαση στη χώρα αυτή. Πέραν των ερωτημάτων που εγείρονται σχετικά με τη συμβατότητα της πρακτικής αυτής με το άρθρο 105 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, η παράδοση των πειρατών στην Κένυα δεν μπορεί να θεωρείται ως λύση μακράς πνοής, λόγω του υπερκορεσμού του νομικού συστήματος της Αφρικανικής χώρας. Η ΕΕ βρίσκεται στο τελικό στάδιο συμφωνίας με τις Σεϋχέλες για την παράδοση των συλληφθέντων εκεί, έτσι ώστε να διευρυνθούν οι επιλογές των πλοίων που συμμετέχουν στην επιχείρηση "ΑΤΑΛΑΝΤΑ". Αν και το ΣΑ/ΟΗΕ στο ψήφισμα 1851 έχει προτείνει την επιβίβαση στα πολεμικά πλοία ομάδων Ship Riders, δηλαδή αξιωματικών (law enforcement officials) από τρίτες χώρες που είναι πρόθυμες να συλλάβουν και να δικάσουν τους πειρατές, μέχρι σήμερα εκδηλώνεται απροθυμία στην κατάρτιση διεθνών συμφωνιών που να επιτρέπουν κάτι τέτοιο. Η απροθυμία σύλληψης έχει οδηγήσει στην πρακτική της απελευθέρωσης των πειρατών αμέσως μετά τον αφοπλισμό τους, με αποτέλεσμα εντός σύντομου χρονικού διαστήματος να ξαναβρίσκονται επί το έργον. Συζητούνται και προτάσεις διεθνούς απαντήσεως στο πρόβλημα, μέσω της δημιουργίας διεθνούς δικαστηρίου αρμοδίου για την πειρατεία, αλλά οι προοπτικές για την υιοθέτησή τους δεν είναι ευοίωνες.

Μια διαφορετική πτυχή των επιχειρήσεων στη Σομαλία είναι η προστασία των πλοίων του Παγκοσμίου Επισητιστικού Προγράμματος (World Food Program - WFP). Η ανθρωπιστική αυτή διάσταση απετέλεσε το κίνητρο για την δημιουργία της ευρωπαϊκής επιχείρησης "ΑΤΑΛΑΝΤΑ", η οποία έχει δεσμευθεί να παρέχει Π. Πλοίο για τη προστασία του προγράμματος σε όλη τη διάρκεια της επιχείρησης. Μέχρι σήμερα έχουν διανεμηθεί 185.000 τόνοι τροφής στη Σομαλία, με 28 δρομολόγια προστατευμένα από πλοία της "ΑΤΑΛΑΝΤΑ", κυρίως στο Mogadishu και δευτερεόντως στο Bosaso.





Τακτικό Επίπεδο

Στο τακτικό επίπεδο, αξίζει να αναφερθεί η αναγκαιότητα των ιπταμένων μέσων, τόσο των ΑΦΝΣ όσο και των Ε/Π στην κάλυψη της περιοχής και στην αποτροπή των πειρατικών επιθέσεων. Τα

εναέρια μέσα αποτελούν τον μακρύ βραχίονα των μονάδων επιφανείας στην αντιπειρατική δράση.

Πρόκληση για τις δυνάμεις που δρουν εν πλω είναι η διακομηδή ασθενών (MEDEVAC). Η έλλειψη αξιόπιστων νοσοκομειακών μονάδων στα κράτη της περιοχής, με εξαίρεση το Γαλλικό νοσοκομείο στο Τζιμπουτί και το νοσοκομείο στη Σαλάλα (Ομάν), καθιστά την αντιμετώπιση σοβαρών ιατρικών περιστατικών εξαιρετικά δύσκολη.

Σημαντικά προβλήματα δημιουργεί η έλλειψη πετρελαιοφόρων στην περιοχή, που αναγκάζει τις μονάδες επιφανείας να μετακινούνται σε μεγάλες αποστάσεις προκειμένου να ανεφοδιαστούν. Γενικότερα, η ΔΜ λόγω των μεγάλων αποστάσεων αποτελεί μία διαρκή πρόκληση.



Η ύπαρξη γλωσσομαθών διευκολύνει τα μέγιστα τις επιχειρήσεις. Οι αραβόφωνοι και κυρίως οι γνώστες της σομαλικής βοηθούν αφενός στην επικοινωνία με τις τοπικές αλιευτικές κοινότητες, και αφετέρου στη διενέργεια ελέγχων των υπόπτων πειρατικών πλοίων. Γι αυτό οι δυνάμεις στην περιοχή έχουν για μεγάλα χρονικά διαστήματα επιβιβάσει συνδέσμους από το Τζιμπουτί ή άλλες χώρες της περιοχής.

Το σημαντικότερο όμως ρόλο στην αποτροπή των πειρατικών επιθέσεων διαδραματίζουν τα ίδια τα εμπορικά πλοία.

Αυτοπροστασία των εμπορικών πλοίων

Σημαντικό ρόλο στην αντιμετώπιση των πειρατών διαδραματίζουν τα μέτρα αυτοπροστασίας που λαμβάνουν τα εμπορικά πλοία. Πεπιεσμένες μάνικες, συρματοπλέγματα, συσκευές καπνού, παραγωγής ήχου (Long Range Acoustic Devises), ακόμη και ηλεκτροφόρα καλώδια και βόμβες μολότοφ έχουν χρησιμοποιηθεί από τα πληρώματα των εμπορικών πλοίων για να αποφύγουν τους πειρατές. Για την αυτοπροστασία των εμπορικών πλοίων έχει εκδοθεί από φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας (π.χ. International Maritime Bureau, International Chamber of Shipping κλπ) Οδηγός Βέλτιστων Πρακτικών (Best Management Practices). Οδηγίες παρέχονται και στο δικτυακό τόπο της ΕΕ το MSCHOA. Μάλιστα, στο συγκεκριμένο site τα εμπορικά πλοία μπορούν να καταγράψουν το δρομολόγιό τους, έτσι ώστε οι δυνάμεις στην περιοχή να είναι ενήμερες για την κίνησή τους. Στο MSCHOA αναδεικνύεται η αναγκαιότητα συνεργασίας μεταξύ ναυτιλιακής βιομηχανίας και ναυτικών δυνάμεων που δρουν στην περιοχή. Ελάχιστα πλοία που έχουν εγγράψει το δρομολόγιό τους έχουν καταληφθεί από τους πειρατές.

Με αντικείμενο την αυτοπροστασία των εμπορικών πλοίων έχει υπογραφεί από δέκα χώρες ήτοι τις ΗΠΑ, το Ην. Βασίλειο, τη Σιγκαπούρη, τη Δημοκρατία της Κορέας, την Ιαπωνία, τη Κύπρο, τον Παναμά, τη Λιβερία, τις Μπαχάμες και τα Νησιά Μάρσαλ το κείμενο της Διακήρυξης της Νέας Υόρκης. Η διακήρυξη είναι ένα μη δεσμευτικό νομικά κείμενο που αφορά στην υιοθέτηση Internationally Recognized Best Management Practices-BMP για την αυτοπροστασία εμπορικών πλοίων. Δεν υπέγραψαν το κείμενο στην τελευταία ολομέλεια της Ομάδας Επαφής, η Γερμανία, η Γαλλία, η Ιταλία, η Κίνα, η Νορβηγία, η Μάλτα, η Λιθουανία και η χώρα μας.

Κοινή ήταν η πεποίθηση των χωρών που δεν ότι τέτοιου είδους κείμενα είναι προτιμότερο αλλά και ασφαλέστερο να συζητούνται εντός του IMO. Η χώρα μας είχε αντιρρήσεις στην αναφορά του ISPS Code (International Ship and Port Security Code), καθόσον αυτός αφορά σε προστασία από τη διεθνή τρομοκρατία και δεν συσχετίζεται με την πειρατεία. Επιπρόσθετα, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών θεωρεί ότι η Διακήρυξη της Νέας Υόρκης αποτελεί ένα πρώτο βήμα για τοποθέτηση ενόπλων επί των πλοίων (χωρίς όμως να γίνεται μνεία για κάτι τέτοιο στον ίδιο τον Οδηγό), ενδεχόμενο που την βρίσκει κατηγορηματικά αντίθετη.

Πολλά κράτη χρησιμοποιούν ένοπλα τμήματα επί των εμπορικών πλοίων για την προστασία αυτών. Τα VPDs (Vessel Protection Detachments), αποτελούνται από μέλη των Ειδικών Δυνάμεων. Προκειμένου να χρησιμοποιηθούν VPDs απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κράτους της σημαίας του εμπορικού (flag state) και του κράτους στο οποίο ανήκει η ομάδα των ενόπλων (sending state). Συνήθως στη συμφωνία προβλέπεται απαλλαγή του sending state από κάθε ευθύνη από τη δράση των ενόπλων του. Από τον περασμένο Αύγουστο η Γαλλία χρησιμοποιεί στρατιωτικά αγήματα για την προστασία αλιευτικών πλοίων στην SB. Επιπρόσθετα το Βέλγιο προσέφερε 8μελείς Ομάδες έναντι αντιτίμου $162.000 την εβδομάδα.



Το ζήτημα της χρήσης ιδιωτικών εταιριών ασφαλείας (private security companies) εγείρει πολλά νομικά ζητήματα όπως του εφαρμοστέου δικαίου και των ευθυνών (liabilities) για τυχόν ζημίες ή απώλειες ζωής. Πέραν τούτου, οι ιδιωτικές εταιρίες διαφοροποιούνται από τα VPDs κατά το ότι οι ΕΔ δρουν εντός συγκεκριμένου νομικού πλαισίου, το οποίο καθορίζεται από τους εγκεκριμένους Κανόνες Εμπλοκής και δεσμεύονται από το Διεθνές Ανθρωπιστικό Δίκαιο αλλά και από το εσωτερικό ποινικό και πειθαρχικό Δίκαιο. Κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει με τις ιδιωτικές εταιρίες, οι οποίες δεν είναι κρατικά όργανα. Παρόλα αυτά, η Ισπανική Κυβέρνηση στις αρχές του Νοεμβρίου έδωσε άδεια στον αλιευτικό της στόλο στην περιοχή να χρησιμοποιεί ιδιωτικούς φρουρούς για την προστασία του.

Στην Αμερική συζητείται και η παροχή αδείας στα πληρώματα των εμπορικών πλοίων να οπλοφορούν. Σχετικά με το ζήτημα, η Maritime Safety Committee του IMO στα μέσα του 2009 με απόφασή της εξέφρασε την κατηγορηματική αντίθεσή της σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο.

Επίλογος

Οι πρόσφατες επιθέσεις σε ομάδα νηοψίας του νορβηγικού πλοίου κατά τον έλεγχο τεσσάρων πλοιαρίων κοντά στις ακτές της Σομαλίας, δεικνύει ότι ίσως οι φόβοι που εκφράστηκαν, μετά την απελευθέρωση από τις αμερικανικές δυάμεις του Maersk Alabama τον περασμένο Απρίλιο, για κλιμάκωση της έντασης στην περιοχή είναι αληθινοί. Απαιτείται, κατά την άποψή μου, μεγάλη προσοχή έτσι ώστε να μην παρασυρθούν οι επιχειρήσεις στην περιοχή στην λογική της αύξησης της εντάσεως.
Η πειρατεία είναι ένα πρόβλημα που ξεκινά από την ξηρά. Συνεπώς τα αστυνομικού τύπου μέτρα που λαμβάνονται στη θάλασσα δεν μπορούν να εξαλείψουν το πρόβλημα, απλώς να το περιορίσουν στο μέτρο του δυνατού. Μόνο με τη δημιουργία βιώσιμων κρατικών δομών στην περιοχή της Σομαλίας, μπορούμε να ελπίζουμε σε πραγματική επίλυση του προβλήματος.